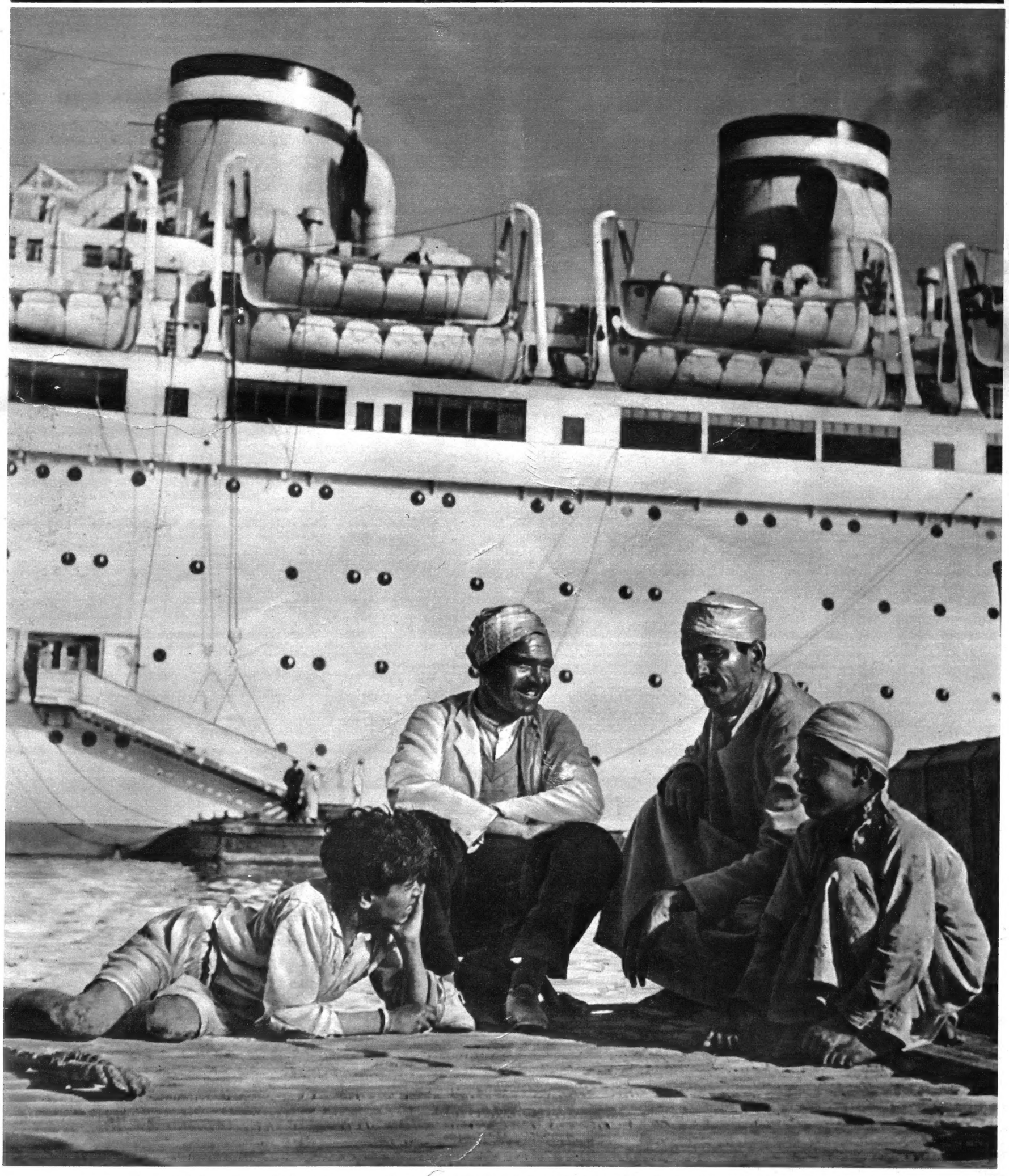
Heft 6 · Ausgabe **B** *· 5. Jahrgang* — *Berlin, 1. Juni 1937*

Die Reise Illustrierte

1847-1937 HAPAG

MONATSSCHRIFT DER HAMBURG-AMERIKA LINIE



Das Erholungs- und Vergnügungsreisenschiff ***MILWAUKEE*** *der Hamburg-Amerika Linie im Orient*

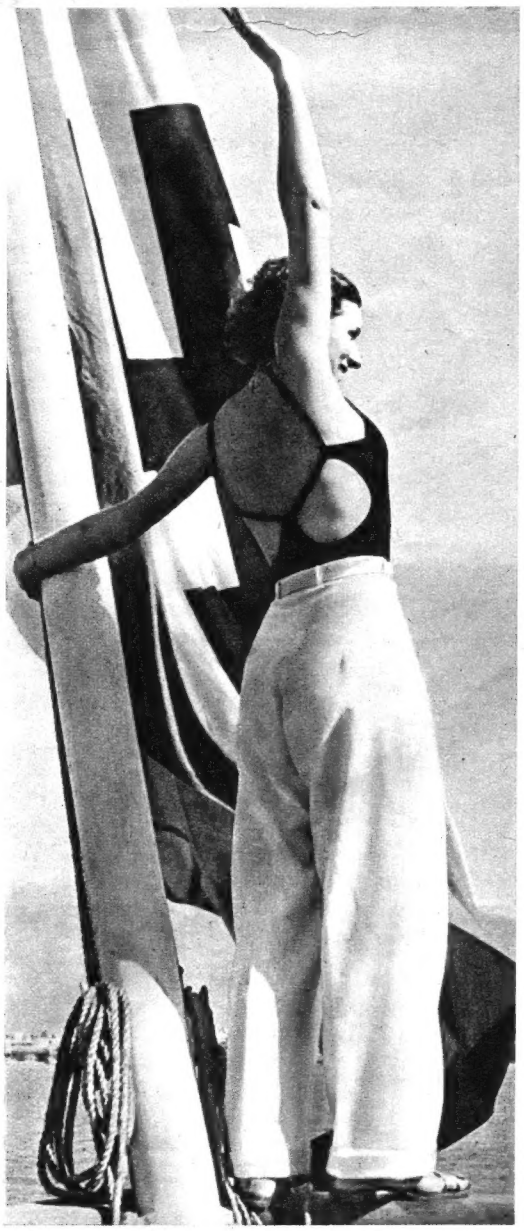
Foto Hapag-Bildbericht

Badeleben *am Strand und auf dem Ozean*

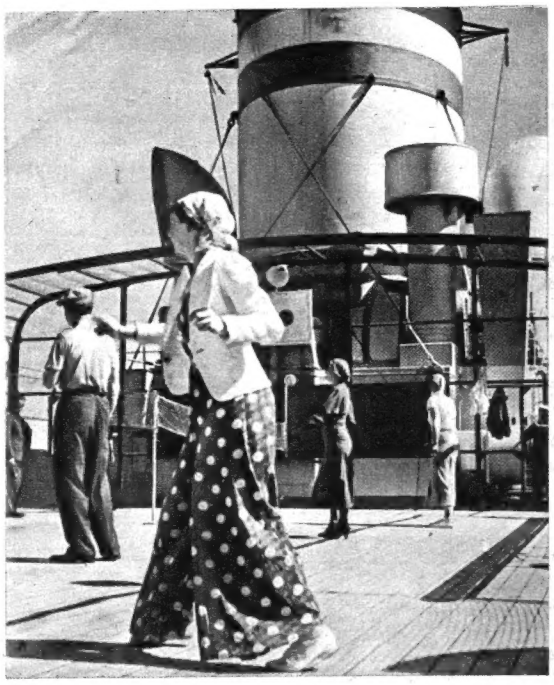
Auch für Nichtschwimmer ist gesorgt

Ob man am Strand die Blicke über die weißleuchtenden Kämme der lang heranrollenden Brandung in die unendliche Weite des Meeres schweifen läßt, bei fröhlichem Spiel und Sport die Freuden des Sommers genießt oder sich auf dem Sonnendeck eines Schiffes im Schwimmbad tummelt — immer ist das Badeleben ein Quell der Lebensfreude und des Losgelöstseins vom Einerlei des Alltags. Unter dem blauen Ferienhimmel, dessen riesige Kuppel sich über Land und Meere spannt, ist mit einemmal die Welt viel schöner und reicher geworden. Während die Wogen am Strand verebben oder leise rauschend an der Bordwand vorüberziehen und der Seewind sein Lied in den Masten und Rahen singt, wandern die Gedanken und Wünsche, Träume und Hoffnungen durch die bunte, sonnige Welt der goldenen Ferienzeit.

Fotos Carl Müller & Sohn (5), Dr. Paul Wolff (1), Binder (1)

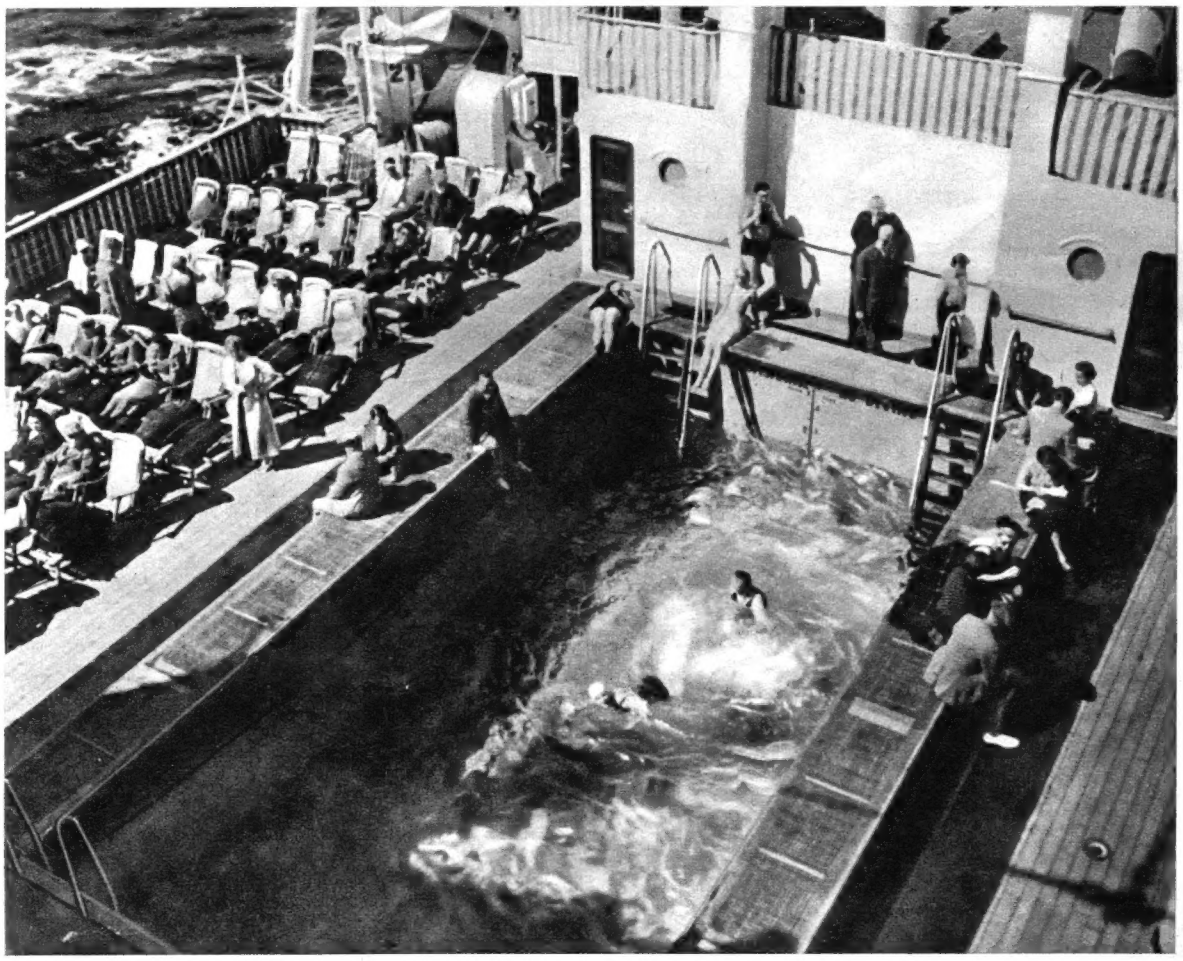


Land in Sicht!



Fröhliches Spiel in Sonne und Seeluft auf dem Sportdeck der „Milwaukee“

Im Liegestuhl oder auf der Brüstung des Schwimmbades schmeckt das Frühstück am besten

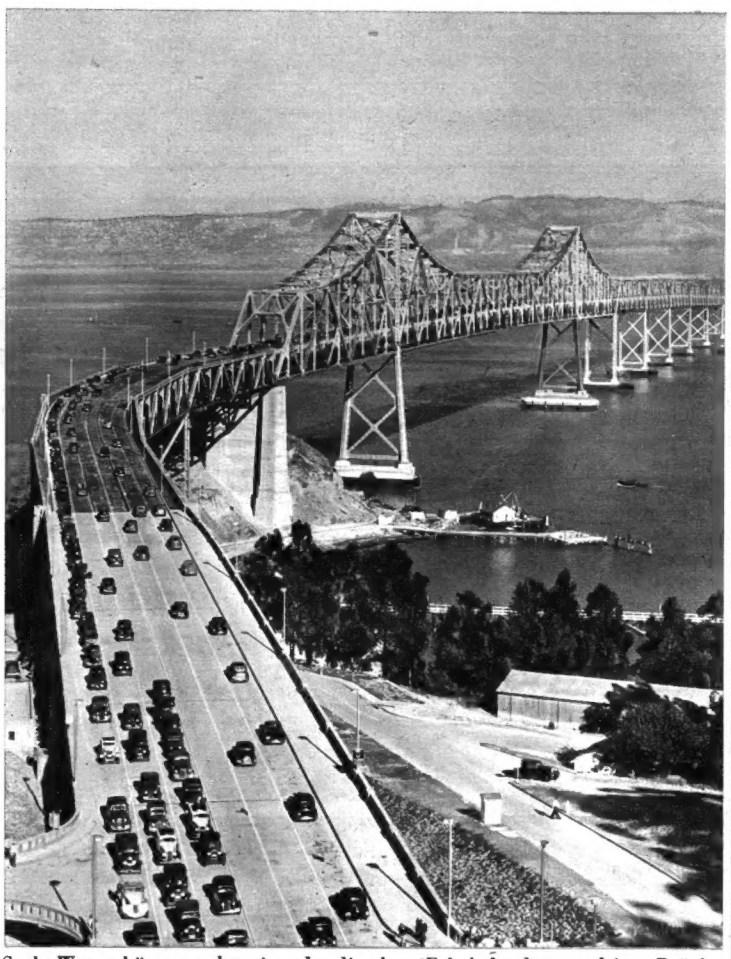


Das Schwimmbad der „Milwaukee“ — der Mittelpunkt der Ferienfreuden an Bord

Weit schweift der Blick über die Unendlichkeit des Meeres

Die größte Brücke der Welt

Blick auf die gewaltigen Spanntürme

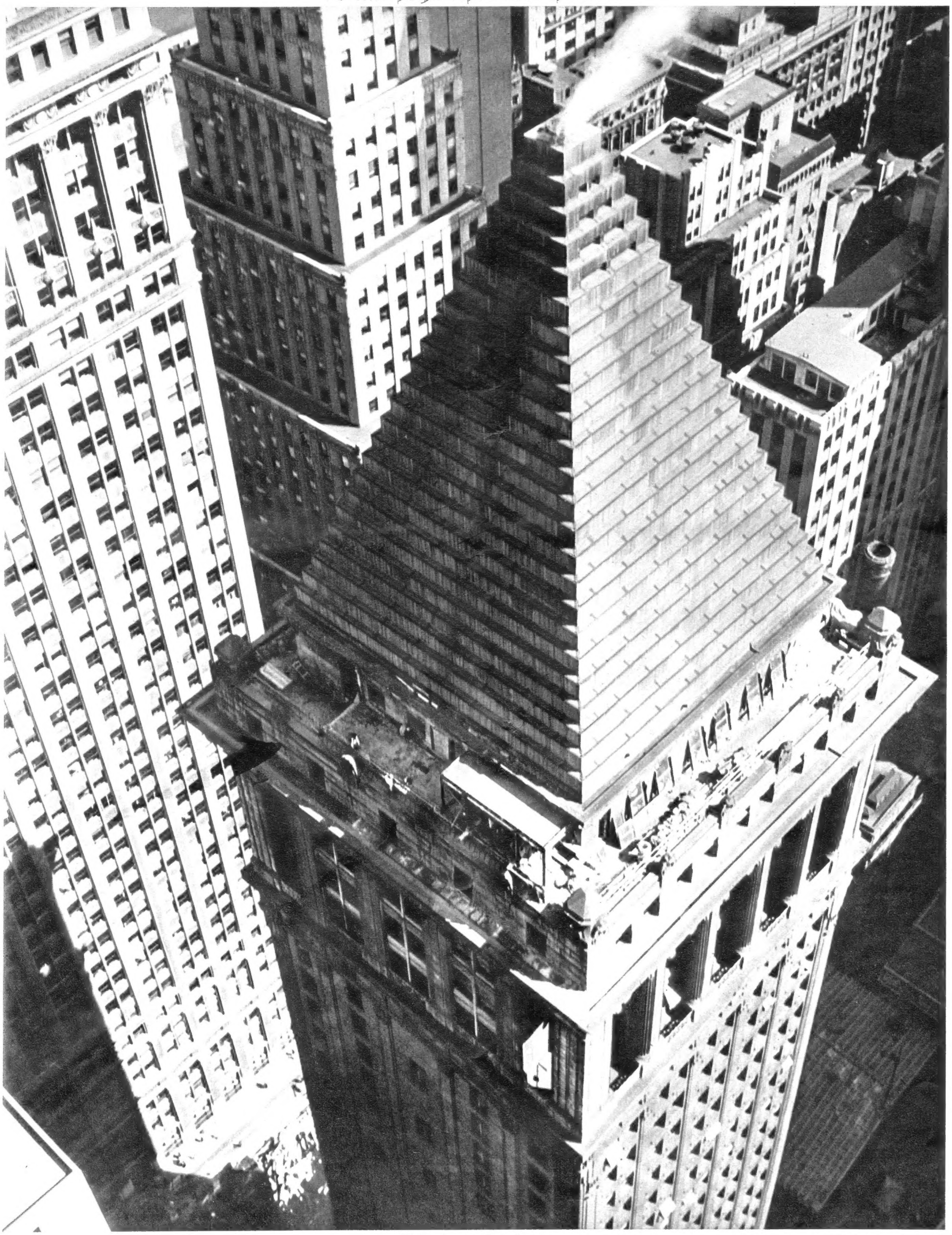


Sechs Wagen können nebeneinander die obere Fahrbahn der gewaltigen Brücke passieren. Die Eisenbahn und schwere Lastwagen benutzen die untere Fahrbahn

In Amerika wurde jetzt die größte Brücke der Welt, die über 13 km lange San Francisco Oakland Bay Bridge, fertiggestellt, deren Bau 77 Millionen Dollar gekostet hat. Wie schon der Name erkennen läßt, verbindet diese Brücke San Francisco und Oakland miteinander. San Francisco füllt bekanntlich die Spitze einer Landzunge aus, die westlich vom Ozean, östlich von der in das Festland tief einschneidenden Bucht gebildet wird. Jenseits dieser Bucht liegt Oakland. Der außerordentlich starke Verkehr zwischen den beiden Städten war bisher nur mit Fährbooten möglich und dadurch sehr erschwert. Die neue Brücke wird jetzt Wandel schaffen. Sie hat zwei übereinanderliegende Fahrbahnen von je 18,25 m Breite. Die obere Fahrbahn dient nur für den Verkehr von Personen und leichten Kraftwagen. Sechs Wagen können nebeneinander in jeder Richtung zu gleicher Zeit fahren. Die untere Fahrbahn benutzen die schweren Lastwagen, die zu dritt nebeneinander nach beiden Richtungen fahren können. Daneben ist noch Platz für zwei Bahngleise. Nicht weniger als 16000 Fahrzeuge können in der Stunde die Brücke passieren. San Francisco hat mit diesem gigantischen Bauwerk verkehrstechnische Schwierigkeiten beseitigt, für die man jahrzehntelang keine Lösung finden konnte.

Die neue San Francisco-Oakland-Bay-Brücke, die San Francisco (im Vordergrund) mit Oakland über die Bay hinweg verbindet. In der Mitte führt der Lauf der 13 275 m langen Brücke durch den zu diesem Zweck ausgesprengten Tunnel des Felsgesteins einer kleinen Insel Fotos Julie F. Goß (2), W. G. Swanson (1)

Das schönste Reisebild



Wolkenkratzer-Symphonie

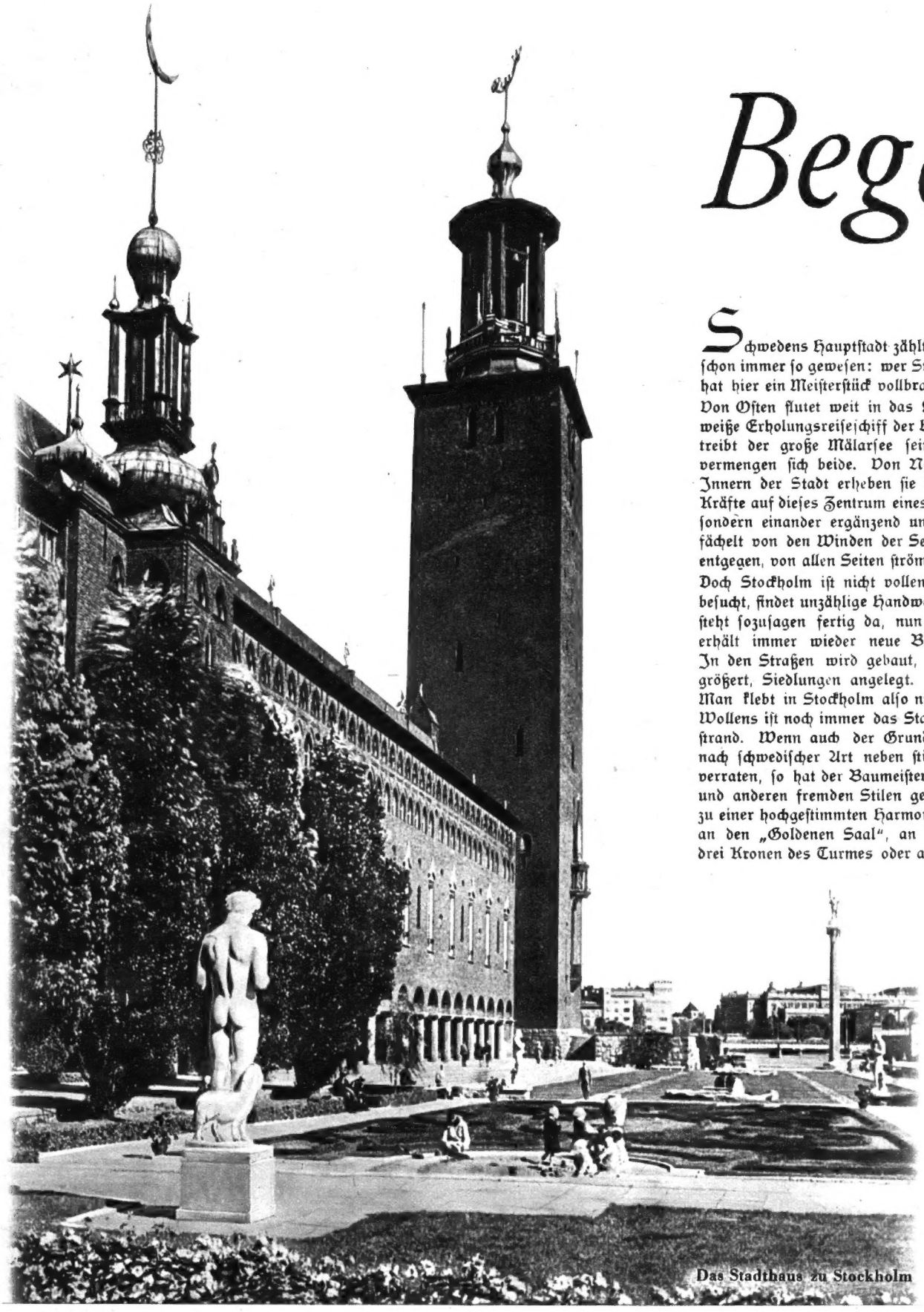
Foto Charles Phelps Cushing, New York

Begegnung

Schwedens Hauptstadt zählt seit jeher zu den schönsten Städten der Welt, und es ist schon immer so gewesen: wer Stockholm sieht, liebt es auf den ersten Blick. Der Norden hat hier ein Meisterstück vollbracht, und der Schwede hat verstanden, es sich zu erhalten. Von Osten flutet weit in das Land hinein die Ostsee, die unsere „Milwaukee" das weiße Erholungsreiseschiff der Hapag, bis an die Mauern der Stadt trägt. Von Westen treibt der große Mälarsee sein Süßwasser gegen die Salzflut, unter den Brücken vermengen sich beide. Von Norden und Süden drängen Felsen zueinander, noch im Innern der Stadt erheben sie ihre granitenen Köpfe. So wirken die verschiedensten Kräfte auf dieses Zentrum eines Königreiches, nicht zerstörend oder Probleme schaffend, sondern einander ergänzend und stärkend. Stockholm ist gesund. Die Altstadt ist umfächelt von den Winden der See, an den Ufern dehnen sich neue Stadtteile der Sonne entgegen, von allen Seiten strömt der frische Atem gesegneten Landes in die Großstadt.

Doch Stockholm ist nicht vollendet, es kennt keinen Stillstand. Wer heute die Stadt besucht, findet unzählige Handwerkerhände am Werk. Es wird aufgeräumt; der Bau steht sozusagen fertig da, nun wird der Schutt beseitigt. Die „Stadt der Brücken" erhält immer wieder neue Brücken, auch deutsche Ingenieure schaffen hier mit. In den Straßen wird gebaut, die Vorstädte werden systematisch ergänzt und vergrößert, Siedlungen angelegt.

Man klebt in Stockholm also nicht an alten Formen. Das beste Zeugnis neuzeitlichen Wollens ist noch immer das Stadthaus, der herrliche Ziegelbau am nördlichen Mälarstrand. Wenn auch der Grundriß wie der Geist des Hauses schwedisch sind und nach schwedischer Art neben stillem Ernst den Hang zu prunkhafter Verschwendung verraten, so hat der Baumeister doch kühn von deutschen, flandrischen, venezianischen und anderen fremden Stilen genommen, was ihm paßte und was sich auch tatsächlich zu einer hochgestimmten Harmonie zusammenfügt. Wir denken an die „Blaue Halle", an den „Goldenen Saal", an das Dach aus Kupfer, an den offenen Hof, an die drei Kronen des Turmes oder an die innige Statue der „Königin". Deutsche Schränke, italienischer Marmor, französische Gobelins, englische Teppiche, Kunstwerke vergangener Zeiten, umschlossen von den rotleuchtenden Ziegelmauern der Gegenwart — die Schönheit des im Jahre 1923 eingeweihten Stadthauses ist oft beschrieben und doch wohl unbeschreiblich. — Diesen Weg, Neues an das Alte zu knüpfen, hat man nicht verlassen. Die Stadtsiedlungen beispielsweise, mehrstöckige Reihenhäuser, werden kühn der Sonne entgegengestellt, ohne Rücksicht auf den Verlauf der bereits vorhandenen Straße. Sie stehen nun schräg zum Wege wie die schmalen Blätter eines Palmenzweiges zum Stengel. Gleichzeitig mit dem Licht kann so die Luft in reichstem Maße durch die Siedlung strömen. Felsen, die sich blank und roh in den Wohnvierteln erheben, sind eben gesprengt worden; noch liegt Geröll auf den Trümmerfeldern, aber die Karren stehen schon bereit, um den Schotter abzufahren. An den Ufern werden sanfte Hänge geschaffen, wo bisher nackte Steinwülste aus grauer Vorzeit die moderne Stadtschönheit störten. Grüner Rasen wird bald die



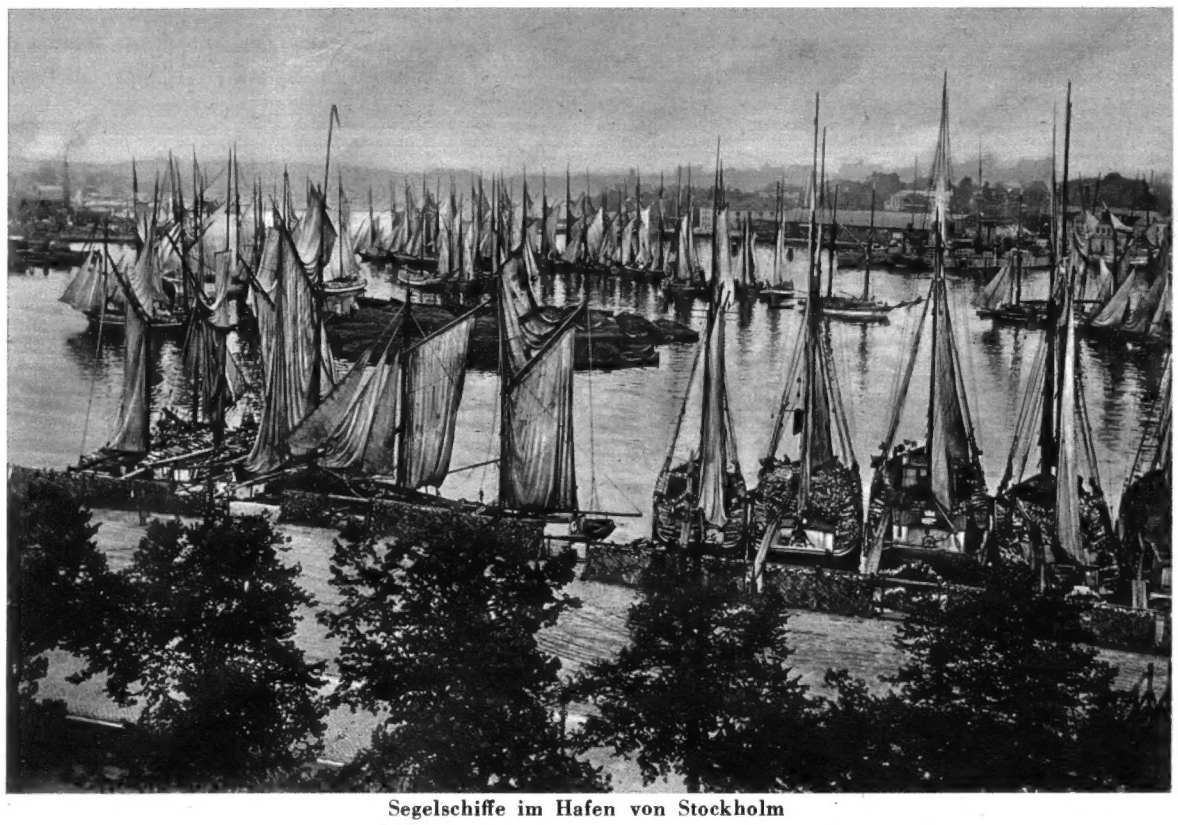
Das Stadthaus zu Stockholm

Stockholm von der Wasserseite aus gesehen

mit Stockholm

Schwedisches Mädchen
in seiner kleidsamen Nationaltracht

weiten Flächen freundlich beleben, die bisher tot zwischen den Häusern lagen. Der wilde Granit wird immer mehr zurückgedrängt und blühende Kultur tritt an seine Stelle. Dieser Prozeß, vor Jahrzehnten begonnen, geht heute seinem Endstadium entgegen. Die gewaltigsten Brocken, bisweilen in Haushöhe, sind vernichtet, Schroffen und Klüfte sind eingeebnet, seichte Buchten ausgefüllt. Jetzt fegt gleichsam der Besen die letzten Spuren fort und gibt dem Boden einen neuen Glanz. Ueberall regt sich das Leben. Der stillste Ort, den wir finden können, ist der Keller des „Gyldene Freden". Bei Kerzenschein essen wir den köstlichen Hummer, und hübsche „Fröken" in den bunten Kleidern des 18. Jahrhunderts kredenzen uns mit verstecktem Lächeln den Aquavit. Hinter den dicken Säulen des Gewölbes erscheint uns Bellman, der alte Dichter, wir glauben die zitternden Töne seiner Laute zu hören. Nur ein Künstler konnte diesen Keller schaffen, und daß sein Schöpfer, der Maler Zorn, ihn der Akademie zur Weiterführung schenkte, ist ein echter Zug des schwedischen Kavaliers. Dicht dabei liegt der Järntorp, die Hinrichtungsstätte, verlassen und schweigend im Tageslicht.
Noch stiller zwar ist es in Riddarholm, „wo Schwedens Ehre schlummert unterm Marmor", doch dort waltet nicht mehr das Leben, dort herrscht der Tod. Seit 130 Jahren werden in dieser Kirche die königlichen Leichenfeiern abgehalten. Zernarbte Grabplatten verschließen die unterirdischen Grüfte. In offenen Kapellen stehen marmorne Särge. An den Wänden hängen die Wappenschilder der toten Ritter vom Seraphinen-Orden. Unter den Trophäen der Pauken und Trompeten, umgeben von den letzten Fetzen zermürbter Fahnen, ruhen die sterblichen Ueberreste unsterblicher Schweden, Gustav Adolf, Karl XII. ... eine lange Reihe von Königen und Königinnen. (Fortsetzung auf Seite 16)



Segelschiffe im Hafen von Stockholm

In der Mittagssonne auf den Stufen der Stadthausterrasse

Das Schwedische Parlament

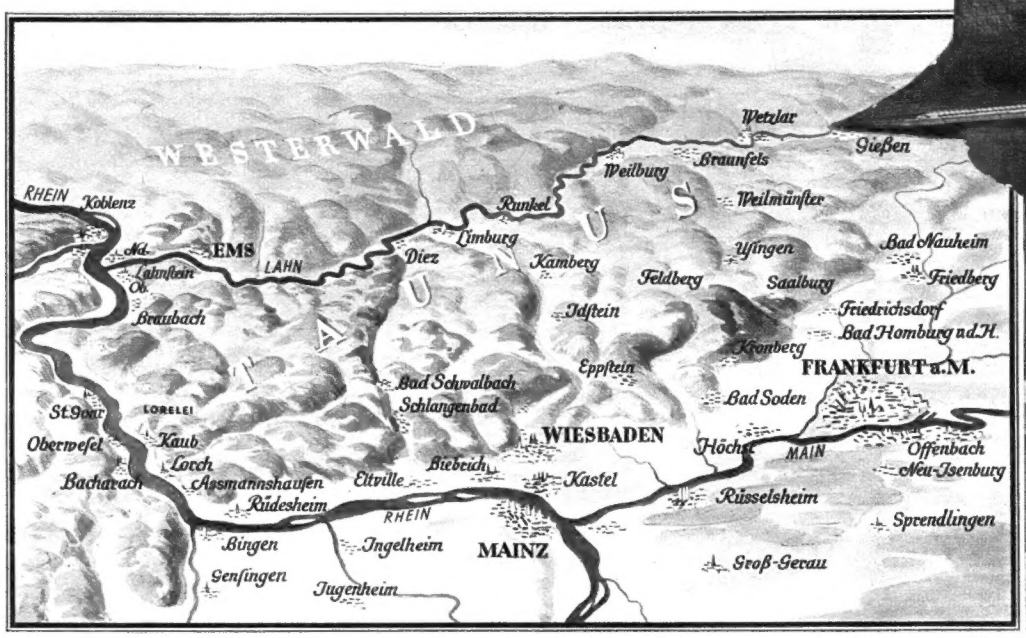
Fotos Hapag-Bildbericht (5), Franck (1)

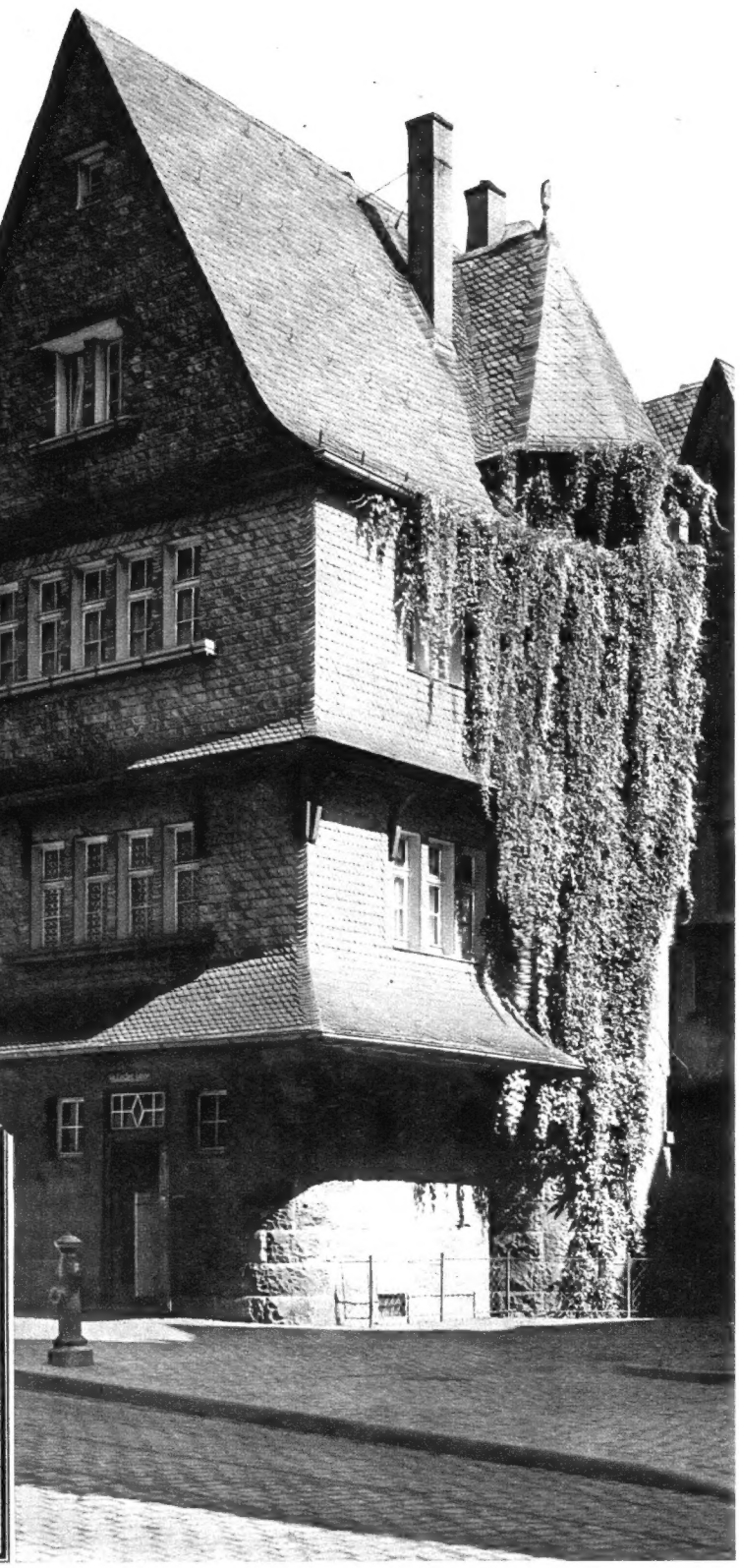
Unter dem

Taunus

fließt ein Heilwasserstrom

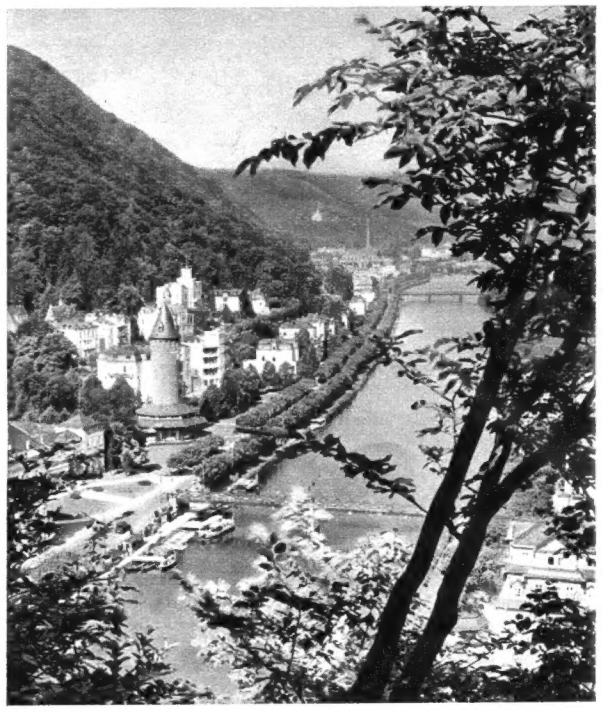
Frankfurt am Main bleibt der Weltluftschiffhafen. Noch in diesem Jahr wird der Ersatz für den unvergeßlichen „Hindenburg" seine Probefahrten machen, und vielleicht wird das neue Schiff schon in diesem Herbst zum erstenmal über dem Verkehrsgebiet Rhein-Main zu sehen sein. Dieses Land, das auf der Karte dem ungeschulten Blick kaum als Einheit erscheint, ist eine Landschaft, die bei näherem Besuch ihre Einheit sofort unter Beweis stellt. Seit Jahrtausenden weiß der friedliebende Mensch, daß Flüsse verbinden und nicht trennen. Main und Rhein sind in dieser Landschaft fast selbst





Roseneck, ein Wahrzeichen von Alt-Frankfurt

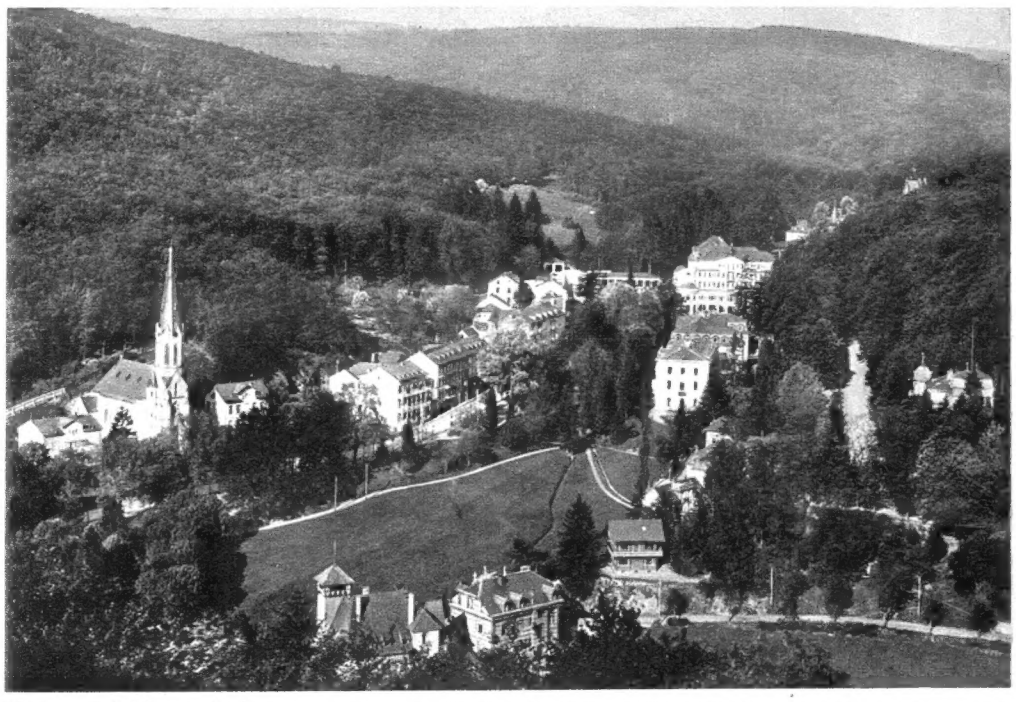
Frankfurt, die alte deutsche Stadt am Main



Bad Ems

Bad Schwalbach — Trinkhalle am Weinbrunnen

Das Badehaus von Bad Soden



Blick auf Schlangenbad

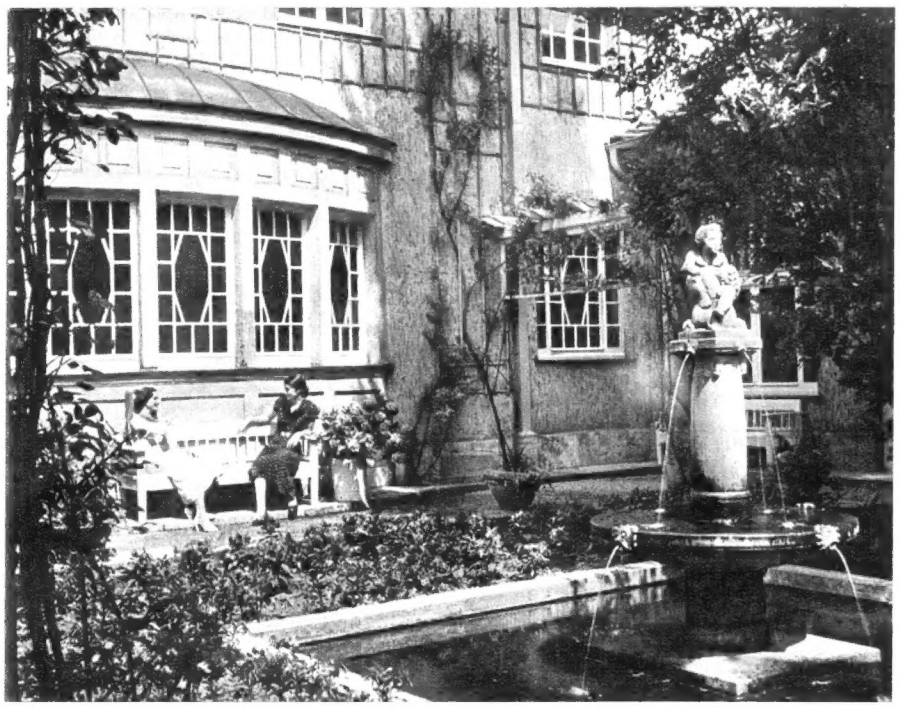
Fotos Dr. Paul Wolff (4), E. Rüger (1), Ruppert (1), E. Limpert (1)

Schiffsbrücken, so riesig ist der Verkehr, der auf ihnen an Personen und Gütern bewältigt wird.

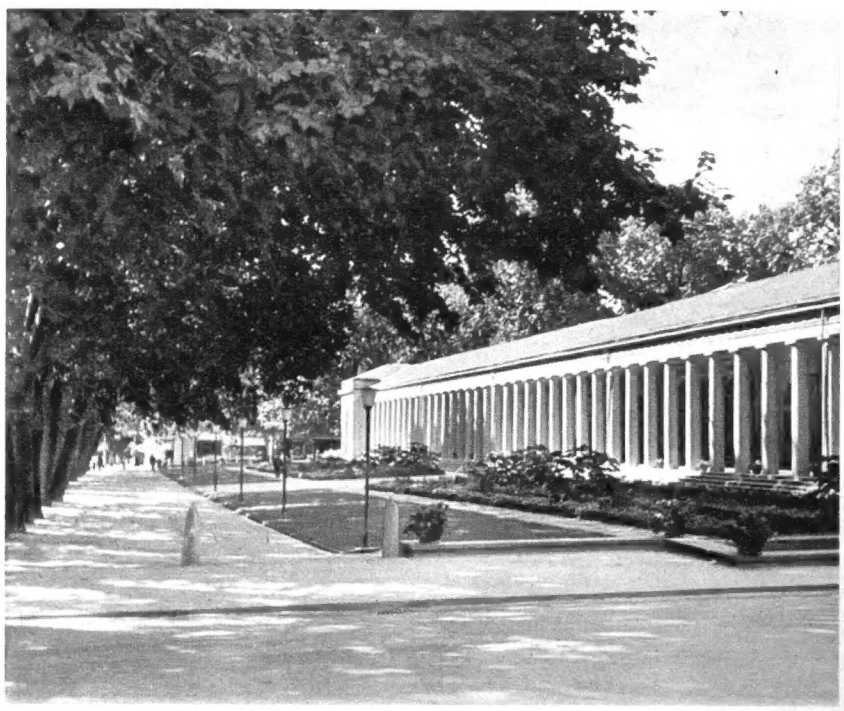
Frankfurt ist alt als Herrin dieses Verkehrs. Von seinem mittelalterlichen Glanz zumal, aber auch von seiner Zeit als Freie Reichsstadt hat es im Stadtbild und auch in der Haltung seiner Menschen noch manches in die Gegenwart, die dafür volles Verständnis besitzt, gerettet. Die im Raum dieser Stadt in Nord und West liegenden Heilbäder, die schon seit Jahrhunderten zu Frankfurt in enger Beziehung, manchmal sogar in freudig betonter Abhängigkeit standen, sehen auch heute in Frankfurt eine Art von Freund, der für ihren Besuch stets das gerade Nötige tun wird.

Auch die Großstadt Wiesbaden schließt sich da nicht aus. Denn trotz seiner Einwohnerzahl ist Wiesbaden doch ein echtes Bad, das gern um seiner Atmosphäre wegen aus noch größeren Menschensiedlungen besucht wird. Die ungewöhnlich guten Verbindungen für Autos, die schnellen, zahlreichen Züge am Tage haben längst eine Doppelstadt aus beiden gemacht. Kulturell gar ist der gegenseitige Austausch fast noch enger. Allerdings, die richtige Bädervorstadt von Frankfurt ist unbestritten Homburg, die Stadt vor der Höhe. Man erreicht es mit einer Straßenbahn, das gibt der Fahrt den

(Fortsetzung siehe Seite 13)



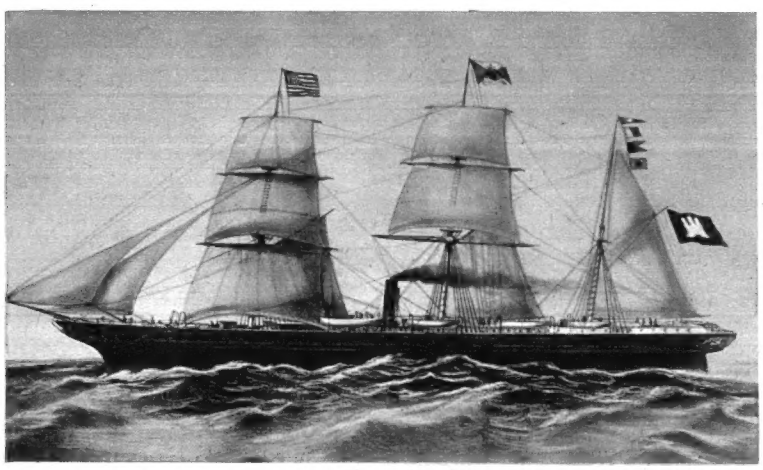
Bad Nauheim, Schmuckhof eines Badehauses



Die neue Brunnenkolonnade von Wiesbaden

Drei große Augenblicke

Marksteine aus der Geschichte der Hamburg-Amerika Linie



Dampfer „Hammonia", das erste Dampfschiff der Hamburg-Amerika Linie (1858)

Die 90jährige Geschichte der Hamburg-Amerika Linie ist reich an denkwürdigen Tagen. Manche dieser Tage stehen in so hellem Licht, daß Blick und Gedenken des Rückschauenden von ihnen immer wieder mit besonderer Stärke angezogen werden.

*

28. Mai 1858. Sonnenglanz liegt auf der Elbe und auf den dichten Scharen schaulustiger Hamburger, die ihre Ufer umsäumen. Aus der langen Reihe der Segelschiffe, die vom Jonas hinauf bis zum Niederhafen vor Anker liegen, löst sich langsam ein Schiff, größer als die anderen. Es trägt drei Masten und volle Bark-Takelage; aber der mittschiffs aufragende Schornstein und die das Heckwasser aufwühlende Schraube kennzeichnen es als eines jener neuartigen Dampfschiffe, die seit kurzem den Seglern im Seeverkehr den Rang streitig zu machen versuchen. Jetzt wendet das Schiff auf dem Strom und zieht unter Jubelrufen der Zuschauer und dem Salut der Böllerschüsse in ruhiger Fahrt elbabwärts dem Meere zu. An der Besansgaffel weht die hamburgische Flagge und am Bug und Heck steht der Name „Borussia". Es ist der neue eiserne Schraubendampfer der

Stapellauf des Riesendampfers „Imperator", 23. Mai 1912

1000 Deutsch-Amerikaner trafen am 18. Mai 1922 mit dem Hapag-Dampfer „Hansa" in Hamburg ein — Fotos Hapag-Bildbericht

„Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft", mit dessen heutiger Ausfahrt nach New York die Reederei die erste deutsche Dampferlinie über den Ozean eröffnet und so ihren seit einem Jahrzehnt betriebenen Seglerlinienverkehr nach Amerika durch eine leistungsfähigere, aussichtsreichere Verbindung ersetzt. Die Tausende, die vom Ufer und von den Elbhöhen dem ausfahrenden Schiff ihre Gute-Fahrt-Grüße nachwinken, ahnen und fühlen irgendwie — ihre lebhafte Anteilnahme an der Ausfahrt des Schiffes beweist es —, daß sich hier etwas Neues, Zukunftträchtiges vorbereitet. Und die hamburgische Presse begrüßt die Schaffung der neuen Dampferverbindung als einen „geradezu entscheidenden Fortschritt für die nationale Geltung Deutschlands; mit ihr sei der erste Schritt zur vollen Selbständigkeit des deutschen Handels mit Nordamerika getan worden".

25. Mai 1912. Flaggen über Stadt und Hafen. Auf der Elbe unzählige Barkassen, Motorboote, Schlepper, Hafendampfer, alle dicht besetzt mit festlich gestimmten Menschen. Drüben am Südufer der Elbe ruht unter dem ragenden Eisengerüst der Helligen der

WALLACH MÜNCHEN
AN DER HAUPTPOST
ALTDEUTSCHE U. LÄNDLICHE STOFFE
UND DECKEN EIGENER ERZEUGUNG
— LANDHAUSMÖBEL — HAUSRAT —
BAUERNTRACHTEN

Werft von Blohm & Voß ein gewaltiger Schiffsleib. Das größte Schiff der Welt soll heute vom Stapel laufen, und die es bauen ließ, ist die größte Schiffahrtsgesellschaft der Welt. Auf geschmückter Taufkanzel hält Hamburgs Bürgermeister dem Schiff die Weiherede, und der deutsche Kaiser vollzieht den Taufakt. Dann gleitet von tausendstimmigem Jubel umbraust der „Imperator" in sein Element.

Seit die Hamburg Amerika Linie vor mehr als einem halben Jahrhundert ihren ersten kleinen Dampfer „Borussia" hinaussandte, hat sie der New-Yorker Fahrt eine lange Reihe von Spitzenschiffen gegeben, deren Leistungen der deutschen Schiffahrt die Anerkennung der gesamten Schiffahrtswelt erworben haben. Mit dem mächtigen Schiff, das jetzt, alle anderen Schiffe im Hafen überragend, auf freiem Strom schwimmt, krönt, sie dieses stetige Fortschreiten zu immer leistungsfähigeren Schiffstypen. Mit dem „Imperator" und seinen beiden im Bau befindlichen Schwesterschiffen „Vaterland" und „Bismarck" soll der Weltverkehr eine Gruppe deutscher Elite-Schiffe erhalten, die das Höchste darstellen, was Schiffsbau- und Schiffsantriebs-Technik zu leisten vermögen.

*

18. Mai 1922. „Der Hapag-Dampfer ‚Hansa' trifft heute mit tausend Deutsch-Amerikanern, darunter viele Mitglieder des New-Yorker plattdeutschen Volksvereins, in Hamburg ein!" Das ist die Kunde, die — seit Tagen bereits — ganz Hamburg in freudiger Erwartung hält. Die „Hansa", ehemals der berühmte Schnelldampfer „Deutschland", seit langem außer Dienst gestellt und zum Abwracken bestimmt, war dem Zugriff unserer Kriegsgegner entgangen. Durch einen schnellen Umbau wieder seetüchtig gemacht und auf die Reise gesandt, kehrt sie heute zurück und bringt zum erstenmal seit Beendigung des Krieges deutschstämmige Amerikaner in großer Zahl herüber. Vertreter des Senats, der Bürgerschaft, der plattdeutschen Vereine sind ihm entgegengefahren, und schon an der Elbmündung empfangen die Ankömmlinge den ersten Willkommensgruß der alten Heimat. Aber die rechte Wiedersehensstimmung will noch nicht aufkommen; zu lange sind sie drüben den Einwirkungen des Hasses und des Mißtrauens gegen alles Deutsche ausgesetzt gewesen. Als sie aber dann die Elbe hinauffahren, als überall die Flaggen emporsteigen und die Ufer sich immer dichter mit grüßenden und winkenden Menschenscharen füllen, als die unzähligen das Schiff umschwärmenden Barkassen und Motorboote sich zu einer Ehren-Eskorte riesigen Ausmaßes vereinigen, und als dann endlich auf den St.-Pauli-Landungsbrücken eine nach Hunderttausenden zählende Menschenmenge, die alle Kais, Pontons, Straßen, ja alle Dächer und Mauervorsprünge überflutet, sie mit brausendem Jubel begrüßt, da fegt die Wucht dieses Empfanges — ein gewaltigeres Schauspiel sah der Hamburger Hafen bis damals noch nie — auch den letzten Rest des Fremdgefühls aus ihren Herzen. Das ist nicht ein Empfang, den die plattdeutsche Wasserkante ihnen bereitet, das ist der Willkommensgruß eines ganzen Volkes, das jahrelang von der Welt getrennt war und das jetzt zum erstenmal wieder erkennt, daß es in der feindlichen Welt doch noch Menschen gibt, die zu ihm halten. Und die Gewalt dieses Eindruckes ist so groß, so mitreißend, daß die Ankömmlinge alle, alt und jung, an der Reling des Schiffes stehen, das Deutschlandlied singen und — weinen. Alle!

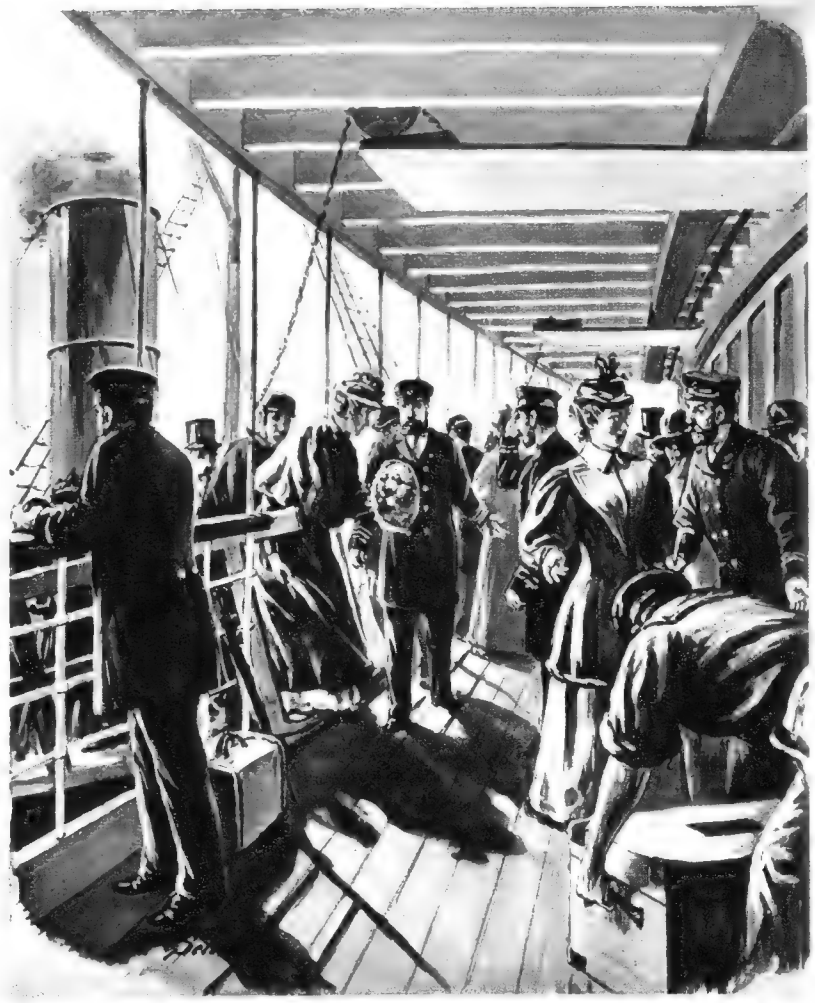
*

Drei Maitage — erfüllt von einem festlichen, bedeutungsvollen Geschehen. Der erste kündet uns den vordrängenden Wagemut der jungen hanseatischen Reederei, die, nur auf die eigene Kraft gestützt, den schweren Schritt einer gänzlichen Betriebsumstellung unternimmt und sich damit die Grundlage einer neuen aussichtsreichen Entwicklung sichert. Der zweite, ein Tag des Stolzes, breitet den Glanz der deutschen Schiffahrtsgesellschaft, die in glückhaftem Aufstieg zum größten Schiffahrtsunternehmen der Welt wurde, vor uns aus. Und der dritte endlich, der Tag, da Stammes- und Blutsgemeinschaft den Weg zur alten Heimat zurückfand, zeigt uns die aus der Vernichtung des Krieges sich mühsam emporringende Vorkämpferin deutscher Seegeltung wieder in der Erfüllung jener nationalen Aufgabe, der heute größere Bedeutung denn je zukommt: Brücke und Mittler zu sein zwischen uns und den Volksgenossen da draußen. So sehen wir in dem Geschehen dieser drei Gedenktage, symbolhaft angedeutet, die drei Entwicklungsabschnitte, die die Hamburg-Amerika Linie auf ihrem Gang durch drei Menschenalter durchschritten hat, und auf die sie an ihrem Jubiläumstage zurückblicken konnte: ihre wagemutigen Anfänge, ihren glänzenden Aufstieg zur Höhe und ihr allmähliches Wiedererstarken zu erneutem, alte Tradition mit dem Geist unserer Zeit verbindendem Dienst am Volksganzen.

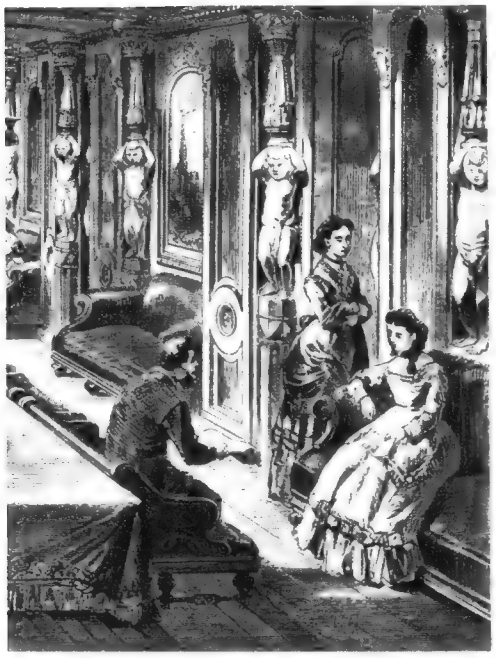
SCHERING-KAHLBAUM A.G.

Passagiere
im Wandel der Zeiten

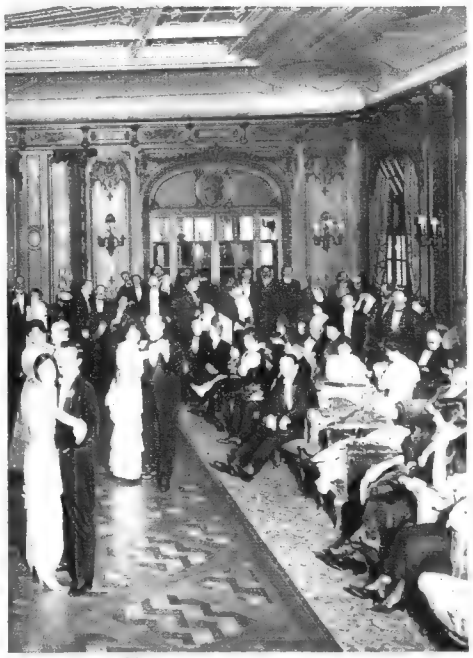
So sahen die Kajütsfahrgäste des Seglers „Deutschland“ aus (1848)



Passagiere gehen an Bord eines Hapagdampfers (1895)



Im Salon des ersten Hapag-Dampfers (1856)



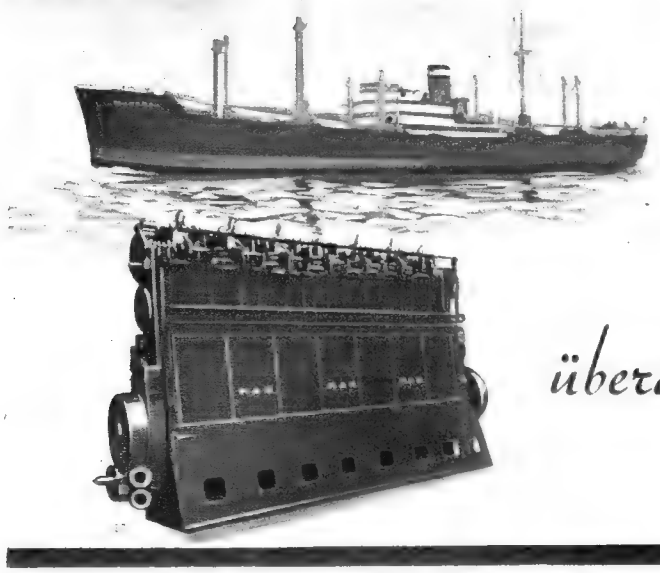
Bordfest auf dem Riesendampfer „Imperator“ (1914)

Bilder unserer Tage — abends in der Vorhalle des Motorschiffes „Caribia“

Passagiere mit Reifröcken und Kapotthüten waren es, die vor 90 Jahren die Räume der Kajüte des Seglers „Deutschland“ bevölkerten, der als Stammvater der Hapag-Flotte die regelmäßige Linienfahrt nach der Neuen Welt eröffnete. Etwa 10 Jahre später bildeten auf den ersten Dampfern die Bronzefiguren der Säulen der Salons mit den spiegelüberladenen goldstrotzenden Wänden den würdigen Rahmen für die Herren im langen Gehrock und die Damen im schweren, gerafften Seidenkleid, das rauschend die Planken des Schiffes fegte. Dann kamen die 90er Jahre, als es kaum einen Seeoffizier ohne Spitz- oder Vollbart gab, mit den enggeschnürten Taillen und den hinten verknoteten Reiseschleiern, und selbst beim Anblick der tanzenden Paare im Ballsaal des Riesendampfers „Imperator“, kurz vor Ausbruch des Weltkrieges, kann man sich heute eines Lächelns nicht erwehren. Erst unserer Zeit blieb es vorbehalten, eine Mode zu schaffen, die auch an Bord neben der abendlichen Gesellschaftskleidung der Sehnsucht nach Luft und Sonnenschein keine hemmenden Fesseln auferlegt.

und morgens auf dem Bootsdeck des Vergnügungs- und Erholungsreisenschiffes „Milwaukee“

Fotos und Zeichnungen: Hapag - Bildbericht



M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG A.G., WERK AUGSBURG

Auf Flüssen, Seen u. Meeren,

überall, wo Schiffe ihre Straße ziehen, arbeiten

M.A.N.-DIESELMOTOREN

als Antriebsmaschinen

Unter dem Taunus fließt ein Heilwasserstrom

(Fortsetzung von Seite 9)

intimen Reiz des „In-der-Stadt-Bleibens". Homburg, das es sich längst abgewöhnt hat, mit leidender Miene von seiner englischen und russischen Zeit zu zehren, von der Spielhöllenzeit gar nicht zu reden, ist dank seiner überall anerkannten Erfolge längst in die Reihe der ganz großen deutschen Heilbäder wieder eingetreten. Ob es der Stadt Frankfurt heute gehört oder nicht, ist in der Wirkung für den Besucher wohl gleichgültig, aber sichtbar wird für ihn doch die Einflußnahme der von internationalem Leben gespeisten Stadt in dem von internationalen Gästen bevorzugten Bade. Die kleineren Nachbarn auf den Hängen des Taunus, Soden und Königstein, erwarten, das kann man ganz ruhig sagen, andere Besucher als Homburg. Das ist ja gerade das Glück, daß sich trotz der recht engen Nachbarschaft doch alle diese Heilbäder, die über den unterirdischen Wassern des Taunus liegen, so unterschiedlich entwickelten. Das eine sucht diese Gruppe, das andere jene Gruppe Gäste, und so kommt jeder zu seinem Recht. Soden ist ein Bad, das den Heiseren, den Erschöpften, dem mit der Atmung uneins gewordenen Kranken helfen will. Seine Lage wird manchen erstaunen, und doch ist sicher die Lage ein Teil seiner Heilmittel, diese wie mit dem Lineal gezogene, recht steile Mittelstraße, die allerlei, auch vom Genesenen, verlangt. Königstein, ein lieblicher Platz mit reiner Luft und viel Sport, ist wie Homburg ein Einfallstor zum Hochtaunus. Eine Sonderstellung nimmt Mannheim ein, das am weitesten von Frankfurt lag und durch die Reichsautobahn wieder so nahegerückt worden ist. Dieses Bad ist wohl im angelsächsischen Ausland das bekannteste unter den deutschen Bädern. Seine stetige und durch nichts zu erschütternde Entwicklung ist ihm oft, im stillen, von weniger glücklichen Kameraden geneidet worden. Natürlich ist es ein Heilbad mit allen Forderungen, die dieses an den Kranken stellen muß, aber frohes Lachen gesunder junger Menschen und Kinder ist auch hier zu Hause. Seine Lage in einer warmen Bucht der nicht zu hohen Berge sichern ihm einen frühen Frühling und einen milden Sommer.

„Zwillinge" am anderen Ende des langen Taunus scheinen Schwalbach und Schlangenbad. Das letztere hat den ehrenden Beinamen Schönheitsbad. Schon im Mittelalter kamen die Burgfräulein und die großen Kurtisanen

(Fortsetzung siehe Seite 20)

Kunst und Volk

AMTLICHES ORGAN DER

NS. - Kulturgemeinde

5. Jahrgang

Kunstzeitschrift des neuen Deutschland

für alle, die lebendigen Anteil an dem künstlerischen und kulturellen Gestaltungswillen unseres Volkes nehmen. Monatlich ein umfangreiches Heft zum Preise von 40 Pfg. Zu beziehen durch den Zeitschriftenhandel und durch jede gute Buchhandlung. Probenummer auch direkt vom

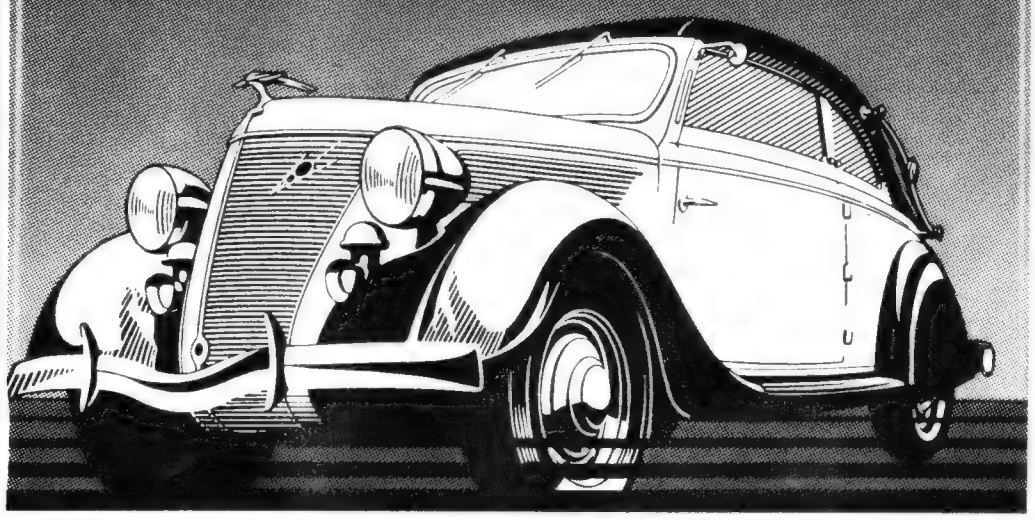
Elsner und Elsner Verlag

Abteilung: Die NS. - Kulturgemeinde

Berlin S 42, Oranienstraße 140-42

FORD V-8

welterprobt



Stärkster Wagen seiner Preisklasse. Großes Anzugsvermögen. Hohe Spitzenleistung. Wesentliche technische Neuerungen

Kurzfristig lieferbar

Ford Motor Company A.G. Köln/Rh.

Hapag-Kapitäne erzählen:

V. Sonderauftrag: Nach Norden!

Die alte „Phoenicia“ lag im Hafen. Es war Winter, und Schnee bedeckte den Dampfer. Vor Jahr und Tag war er ausgeschieden aus der großen Fahrt. Nach den Stürmen auf allen Ozeanen der Welt war er dazu verurteilt, als Lager- und Werkstättenschiff ein beschauliches Dasein zu führen, vollgepackt mit Altmaterial und Zwischendecksgut, mit rostigem Eisen, zerschlissenem Segeltuch und verwittertem Holz. Er war an die Pfähle gegangen, wie ein Pferd, das sein Gnadenbrot frißt.

Neue Abenteuer winken

Doch das Abenteuer war für den alten Dampfer noch nicht zu Ende. An einem Januarabend wimmelten wie aufgestöberte Ameisen Hafenarbeiter in den Decks, und Lärm schallte durch die Gänge. Mitten im Winterschlaf wurde die „Phoenicia“ überholt und abgebäumt, ein Heer von Matrosen und Stauern ging ihr mit Wasserschläuchen und Besen zu Leibe, vom Flaggenknopf bis zu den Kohlenbunkern wurde gescheuert und gereinigt. Beim Morgengrauen kamen die Tischler; in den Laderäumen wurden Wände gezogen, Kammern und Betten eingebaut. Hinter den Tischlern kamen die Maler; das frische Holz und die alten Schrammen wurden gestrichen. In wenigen Stunden hatte das Schiff sein Gesicht verändert, es konnte sich mit gutem Gewissen auf neue Fahrt begeben. Der für diese Fahrt zum Ersten Offizier beorderte C. A. Segebarth hatte noch in der Alarmnacht befehlsgemäß die Ausrüstung für zwei volle Jahre zusammengestellt.

Was war geschehen? Wohin ging die Fahrt? Welche Aufgaben gab es für die „Phoenicia“?

Es war rasch im Hafen bekanntgeworden; in den Schuppen und Werkstätten, auf den Fähren und Barkassen wurde in diesen Stunden nur von der Expedition gesprochen, die hinauf nach Norden führen sollte, zu einem kleinen Fischerort. Eine verheerende Feuersbrunst hatte Aalesund vollkommen zerstört, kein Haus stand mehr, die norwegische Holzbauweise hatte den Flammen ausgiebige Nahrung gegeben. Zeitungstelegramme meldeten schreckliche Dinge, ohne ausführliche Nachrichten über die wirkliche Lage der mitten im harten Winter obdachlos gewordenen Fischer geben zu können. Sogar die Wasserleitung, so hieß es, soll zerstört sein, die vom Staubecken hoch oben aus den Bergen das Wasser für die Fischer von Aalesund geliefert hatte. Ein stets wechselnder Wind habe die Flammen nach allen Richtungen gejagt. Nur das Postgebäude sei verschont geblieben.

Deutsche Hilfsbereitschaft

In Deutschland hatte die Unglücksmeldung sofort aktive Einsatzbereitschaft geweckt. Der Dampfer „Phoenicia“ der Hamburg-Amerika Linie wurde zum Träger einer umfassenden Hilfsexpedition ausersehen. Die Vorbereitungen wurden mit fieberhafter Eile betrieben. Noch während die Handwerker an Bord waren, wurden die eilends zusammengetrommelten Stewards und Köche auf das Schiff geschickt, um die Passagier- und Küchenräume instandzusetzen. Mit vollen Gängen wurden Kohlen übergenommen. Telephongespräche, Depeschen, Radfahrer übermittelten die notwendigen Mitteilungen. Kapitän Bruhn erhielt das Kommando, zwei Erste Offiziere und mehrere weitere Offiziere standen ihm zur Seite. Außerdem kamen Vertreter der Regierung und der Reedereiverwaltung an Bord, um die ersten Hilfsmaßnahmen am Ort der Katastrophe zu leiten. So sammelten sich innerhalb weniger Stunden Menschen und Material am Liegeplatz der „Phoenicia“.

Liebesgaben und Leihhäuser

Noch war eine gewaltige Arbeit zu leisten. Techniker kletterten in die untersten Schiffsräume und machten die Kessel dicht; andere schlugen aus Eis, gefrorenem Schnee und steinharter Erde das Ankerspill heraus, das irgendwo auf einer Werft schlummerte. Kräne kreischten, Dampfwinden surrten, Hämmer schlugen, und dazwischen klangen hart die Rufe der Vorarbeiter. Auf weitem Umweg über die Elbe brachten Fuhrwerke nun auch die Liebesgaben, die Hamburger Kaufleute gespendet hatten; eine Rote-Kreuz-Kolonne rückte mit allem notwendigen Material heran, zwei Gruppen von Krankenschwestern gingen an Bord. Noch in der Nacht waren in den Leihhäusern Hamburgs ganze Stapel von alten und neuen Kleidungsstücken, von Anzügen, Hosen, Jacken, Mänteln, Stiefeln, Wäsche, Hüten usw. gesammelt. Kohlen, Kartoffeln, Kleider verschlang nacheinander der Bauch der „Phoenicia“, und noch längst nicht alles war an Bord, als die Maschinen zu arbeiten anfingen. Das Schiff legte vom Pier ab und schob sich in die Elbe. Die Reise begann. Zu beiden Seiten hing ein Schwarm von Leichtern, aus denen noch stundenlang Lebensmittel und Getränke übernommen wurden.

Auch Cuxhaven sandte ein Fahrzeug mit Ausrüstungsgegenständen der „Phoenicia“ entgegen. Dann ging es mit Volldampf in die Nordsee.

Niemand kam während der Fahrt zur Ruhe. Jetzt war Zeit, die Besatzung ordnungsgemäß anzumustern; 171 Menschen waren auf dem Schiff. Aerzte, Sanitäter, Bäcker, Schlachter, Köche, Zimmerleute, Maschinisten, Matrosen, Offiziere, sie hatten sich alle freiwillig gemeldet und waren aus einer großen Zahl ausgesucht worden. Auf dem Oberdeck wurde ein weiteres Lazarett eingerichtet, die Bäcker buken Brot, wohl 1500 Stück, die Lebensmittel wurden eingeteilt, in allen Küchenkesseln kochten Speisen.

Ein Blick durch das Fernrohr

Noch vor der Hilfe der eigenen Landsleute traf die „Phoenicia“ vor Aalesund ein. Kapitän Bruhn stand mit seinem Ersten Offizier Segebarth auf der Brücke, die Fernrohre vor den Augen. Ein grauenvolles Bild enthüllte sich ihnen. Zwischen Eis und Schnee, zwischen Felsen und Meer, wo ehemals eine blühende Fischerstadt stand, lag ein schwarzes Trümmerfeld. Verkohlte Balken, Giebel und Hausreste reckten sich grotesk in den verhangenen Nordlandhimmel, und die Menschen hatten sich, ohne Hoffnung und gebeugt von dem harten Schicksalsschlag, auf dem nackten Gestein ein kümmerliches Lager bereitet. Nur wenig von ihrem Hab und Gut hatten sie retten können, aber auch hiervon hatte noch manches Stück die Glut speisen müssen, die im Lager unter freiem Himmel die Kälte vertreiben mußte.

Mit dem Sturm der Erlösung wurden das deutsche Schiff und die Rettungsboote, die in langen Ketten von zwei Barkassen an Land geschleppt wurden, von den halberfrorenen ausgehungerten Menschen empfangen. Die gesamte Bevölkerung wurde sofort an Bord geholt. Eine Verständigung war nicht immer möglich, aber die Hamburger sahen nur zu deutlich, was fehlte; selbst hartgesottene Fahrensleute fühlten das Elend dieser Menschen, die zu allem anderen auch seit 48 Stunden hatten Hunger leiden müssen. Und nun griffen die Fischer gierig nach den warmen Schüsseln. Kranke, Schwache und Verletzte kamen sofort in ärztliche Behandlung, die Krankenschwestern nahmen die Frauen und Kinder in ihre Obhut. Ueberall helfende Hände, überall dankbare Augen. An diesem Tage wurden auf der „Phoenicia“ 1800 Personen beköstigt! Sie blieben auch die erste Nacht auf dem Schiff. Und die Küchenkessel standen tagelang „unter Volldampf“.

Matrosen bauen Häuser

Nach dem ersten Ansturm ging die Mannschaft der „Phoenicia“ an Land, um Ordnung zu schaffen. Wo eine alte Wand stehengeblieben war, wo irgendwelche brauchbaren Reste zu finden waren, entstanden aus Balken, Brettern und Segeltuch einfache Hütten, die den Fischern Schutz vor der Witterung zu gewähren vermochten. Wie Phoenix aus der Asche war in kurzer Zeit ein richtiges und echtes Norwegerhaus entstanden, dessen Glanz und Frische sich absonderlich in den Trümmerhaufen ausmachten. Die „Phoenicia“ hatte dieses Haus, zerlegt in hundert verschiedene Teile, aus Deutschland mitgebracht, hier auf dem Boden von Aalesund wurde es von hamburgischen Zimmerleuten wieder zusammengesetzt.

Zelte wurden aufgeschlagen, Feuerstellen errichtet und an geeigneten Stellen große Kessel eingemauert, in denen nunmehr ein Teil des Essens für die Bevölkerung zubereitet werden konnte. Da die Wasserleitung nicht mehr brauchbar war, mußte aber das Wasser von Bord geliefert werden.

Neue Freunde

Aus den eigenen Reihen der Norweger griffen bald Frauen und Männer helfend ein. Die deutsche Kameradschaft hatte die vom Schicksal Getroffenen zu trösten vermocht und Kräfte zu neuem Tun geweckt. Der Pendelverkehr zwischen Schiff und Festland wurde nunmehr von einheimischen Fischdampfern durchgeführt. Junge Norwegerfrauen übernahmen die Essensausgabe, und mancher Matrose der „Phoenicia“ sah jetzt mit Wohlgefallen in ein entschlossenes blondes Mädchengesicht. Nur die Matrosen? Nein, auch der Kapitän! Der verstand sogar die Landessprache und hatte zudem Talent, Verse schmieden zu können. Wenn auch keine Odyssee im Kartenhaus der „Phoenicia“ entstehen konnte, so machten Käpt'n Bruhns Gedichte ihren Weg doch immerhin bis zum König.

Die älteren Frauen und Mütter von Aalesund blieben einstweilen in der Verpflegung der „Phoenicia“. Das Essen schien auch gut anzuschlagen. Jedenfalls bemerkte C. A. Segebarth plötzlich, daß einige Frauen, die schlank wie Hopfenstangen an Bord gekommen waren, wohlgerundet an manchen Körperstellen das Schiff verlassen wollten. Wenn er auch wußte, was die Köche in die Suppe taten, so konnte dies doch nicht mit rechten Dingen zugehen, zumal in der kurzen Zeit einer einzigen Mittagsmahlzeit. Die Zunahme des Körperumfanges bei diesen Frauen fand dann auch eine überraschende Aufklärung: die Frauen hatten sich zwei bis drei wollene Schiffsdecken um den Leib gebunden, obwohl sie bereits Kleidungsstücke aus dem Bestande der Liebesgaben empfangen hatten. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung mußten sie sich daher eine „Abmagerungskur“ gefallen lassen.

Tauschgeschäfte

Die Verteilung der Kleider war im übrigen nicht leicht. Einige Fischer kamen jeden Tag wieder, um noch einmal einen Anzug oder Mantel zu erhalten. Andere wollten tauschen, eine Jacke gegen eine Hose, oder eine Weste gegen eine Mütze. Und so mancher der Hamburger Seeleute hat aus seinem eigenen Bestande einen Kragen, ein Taschentuch, ein Paar Stiefel oder Handschuhe dazugegeben. Sie haben dafür seltsame Andenken mitnehmen können; zusammengeschmolzene Uhren oder Schaufensterglas, das in der Glut der Katastrophe merkwürdige Formen gebildet hatte, oder geschwärzte Schnitzereien von den Balken der Häuser, oder verschmolzene Anker und Angelhaken.

Das Glück von Aalesund

Und der Käpt'n hat dort oben in dem armen Fischerort Aalesund, das nur ein Aschenhaufen war, sein Glück gefunden. Das verheerende Feuer, das ihn mit seinem Schiff in den hohen Norden gerufen hatte, war zwar erloschen, aber in seinem Herzen war ein anderes Feuer entfacht. Er ließ sich nichts merken bei der Ausführung seines dienstlichen Auftrages; doch in den Atempausen der Arbeit hütete er dieses Feuer, das schließlich niemanden mehr verborgen bleiben konnte. Es trug ihm manchen Spaß und manche fröhliche Neckerei ein, am Ende jedoch war es nach dem Urteil der gesamten Einwohnerschaft nur der wohlverdiente Lohn: die Tochter des Bürgermeisters von Aalesund, jener vom Unglück so schwergeprüften nordischen Fischergemeinde, wurde die Frau des Kapitäns vom Dampfer „Phoenicia“.

Drei Wochen blieb der Hamburger vor Aalesund liegen. Es waren inzwischen auch andere Schiffe zur Hilfeleistung eingetroffen, ein deutsches Kriegsfahrzeug, ein Bremer Dampfer und ein französisches Torpedoboot. Mit vereinten Kräften war es gelungen, die norwegischen Fischer über die Katastrophe hinwegzubringen.

Die Besatzung hatte Schweres geleistet. Tag und Nacht war sie auf den Beinen gewesen. Inmitten einer heroischen Landschaft, unter den Gipfeln von Granit, auf denen einstmals Germaniens Götter thronten, hatte sie menschliches Elend gesehen und lindern können. Was die Hamburger dort erlebt haben, vergaßen sie niemals mehr. Und selbst die alte „Phoenicia“ hatte so noch einmal ihre allerdings schon bejahrte Gewichtigkeit in die Wagschale legen können, um mehreren hundert Menschen nutzbar sein zu können.

Auf der Nordsee lag bei der Rückreise dichter Nebel, und jedermann mußte ungemindert auf dem Posten sein. In Hamburg rauschten Lob und Beifall über Schiff und Besatzung, und noch immer gab es keine Ruhe. Als es dann aber endlich so weit war, da zog sicht Käpt'n Bruhn in die häusliche Stille zurück, um sich seines Glückes aus dem Nordland zu freuen.

Werner Franck.

Das edle deutsche GRENZQUELL WAREN-ZEICHEN 488 706.

Grenzquell-Brauerei

H. GÜNNEL, WERNESGRÜN I. V.

Grenzquell

GROSSLIEFERANTIN DER HAMBURG-AMERIKA LINIE

Die Hapag feiert ihr 90jähriges Jubiläum

Der Haupteingang am Jubiläumstage

Das Verwaltungsgebäude der Hamburg-Amerika Linie im Festschmuck

Am 27. Mai konnte die größte Privatreederei der Welt, die Hamburg-Amerika Linie, auf ihr 90jähriges Jubiläum zurückblicken. Prächtiger Blumenschmuck und festliche Beflaggung gaben dem Verwaltungsgebäude der Gesellschaft am Alsterdamm schon äußerlich den würdigen Rahmen zum Jubiläumstag. Ein großer Kameradschaftsabend vereinte 5000 Gefolgschaftsmitglieder der Hapag, vom jüngsten Lehrling bis zum ältesten Seemann, in der Hamburger Stadthalle. Unter den vielen Glückwünschen, die aus allen Teilen der Welt einliefen, löste besonders das Telegramm des Führers großen Beifall aus, der der Reederei weitere erfolgreiche Arbeit im Dienste der deutschen Flagge auf dem Meere wünschte.

Auf dem Hapag-Kameradschaftsabend in der Hamburger Stadthalle

Von rechts nach links: Staatsrat Helfferich, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Hapag, Staatssekretär Königs vom Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium, Dr. Walter Hoffmann, Betriebsführer und Vorsitzender des Vorstandes der Hapag, Senator Ahrens, Hamburg, und Konteradmiral Wolf

Fotos Hapag-Bildbericht

Der Kameradschaftsabend der 5000 wurde von Darbietungen der Hapag-Werkschar umrahmt

Zu Chlorodont darf man getrost Vertrauen haben !

Begegnung mit Stockholm

(Schluß von Seite 7)

Ohne einen falschen Ton zu wecken, ist Schweden auch im Hotel zu finden, in dem in der Regel die Internationalität wohnt. In welcher anderen Hauptstadt könnte man sich von königlichen Gräbern zu weißgedeckten Speisetischen kehren, ohne einen Schock zu bekommen? In Stockholm ist es möglich. Weil dort auch im großen Hotelsaal schwedische Feierlichkeit waltet. Wir sitzen in einem Wintergarten an der Salzsee. Die Mauern um uns sind mittelalterlich-burgenartig verputzt. Auf dem „Burgturm", auf dem „Altan", stehen gedeckte Tische, im „Burghof" plätschert ein Brunnen und Blumen blühen im Gras. Musik spielt. Dort essen wir. Die Bedienung ist still und gemessen. Die Speisenfolge ist üppig und verschwenderisch. Das Essen selbst ist eine feierliche Handlung. Alles echt schwedisch. Und wieder gibt es Aquavit. Die Alkoholfrage in den nordischen Ländern ist die Frage nach einem Geheimnis.

So stehen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft in bestem Einvernehmen nebeneinander, überstrahlt von der klaren Luft des Nordens, welche die Farben und Töne auf unvorstellbare, fast unheimliche Art naherückt. Wenn wir droben in Djurgarden, zu Füßen des hölzernen Glockenturmes Hällestadstapeln, vom Hasselbaken hinübersehen nach Westen, dann geht uns das Herz auf über Stockholm. Inseln schließen sich an Inseln, Brücken folgen auf Brücken. Grüne Kupferdächer und apfelsinenfarbige Markisen vor fast jedem Fenster leuchten, und die Türme möchten wir von hier oben mit der Hand greifen, sie scheinen so nah und sind so schön. Diese Stadt hat nie vergessen, ihre Schönheit zu pflegen. **Werner Franck**

Die Frösche von Schlangenbad

Von Robert Walter

Ein köstliches Konzert klang voreinst im hohen Sommerabend aus den Wiesengründen um Schlangenbad. Vieltönig quakte und quarrte, murkte und breckerte die närrische Liebesmusik, und ungestillt ballten und grellten, schütterten und zitterten die Harmonien ringsum. Da hätte ein ruhesuchender Badegast am liebsten gleich toll werden mögen, denn die Zeit war just mit dem Höllengetöse der Eisenbahn schaurig hereingebrochen, und nur bisweilen schwang noch das Posthorn verängstigt über Tal und Hügel.

Wen könnte es nun wundern, daß auch Maria Alexandrowa, die Darmstädter Prinzessin und Gemahlin des Zaren Alexander Nikolajewitsch, auf der Veranda ihres Schweizerhäuschens Spielhagens „Problematische Naturen" erschöpft sinken ließ und ein wenig unmutig in den ungestümen Chorus lauschte. Sie sprach beileibe kein arges Wort gegen die Sänger und Schreier — sie erwähnte sie nur mit nachsichtigem Urteil und lächelte beinahe, wie sie das zauberliche Lied der Nachtigall dagegen rühmte. Aber solche ungnädige Meinung bewegte die beiden Hofdamen heftig — und solche ungehaltenen Worte erfüllten den Hausmeister mit Uebereifer, denn ein Lakaienherz kann sich nicht genugtun.

Und nun geschah es, daß der Hausmeister ungesäumt und hoheitsvoll die Beschwerde der Kaiserin dem kleinen Dorfschulzen von Schlangenbad überbrachte und der Dorfschulze augenblicks seine Helfer ans Werk rief. Durch einen holden Abend und einen goldenen Tag heimlich unheimlich brachten die knüppelbewehrten Burschen alles zur Strecke, was da quakte und quarrte, murkte und breckerte, bis auch die letzte Sangesstimme im Wiesengrund erstorben war.

Eine wundersam tiefe Stille lag abendlich ringsum, als sich nun Maria Alexandrowa, die Herrscherin aller Reußen, wiederum auf der Veranda ihres Schweizerhäuschens mit jenen problematischen Naturen befaßte, die nach Goethes Erkenntnis „keiner Lage gewachsen sind, in der sie sich befinden, und denen keine genugtut". Erschrocken plötzlich ließ sie das Buch sinken und lauschte in die verwunderliche Stille. Sie sagte beileibe kein arges Wort gegen die unheimliche Stille — sie vermerkte sie nur erstaunt, diese Totenstille, und konnte es nicht begreifen, was da plötzlich den munteren Sängern im Wiesengrund eingefallen war, den traulichen Musikanten, deren lustige Melodien doch auch soviel Vergnügen bereiten können. Aber solche höchst ungnädige Meinung über die Stille bewegte die beiden Hofdamen heftig — und solche wahrhaftig ungehaltenen Worte erfüllten den Hausmeister mit Uebereifer, denn ein Lakaienherz kann sich nicht genugtun.

Und so geschah es, daß der Hausmeister eiligst die Beschwerde der Kaiserin dem törichten Dorfschulzen überbrachte und der Dorfschulze augenblicks seine Helfer ans Werk rief. Mit Deckelkörben und nassen Säcken zogen sie aus, die jungen Burschen, streiften ins Weilburger Tal, nach Fischbach und Schwalbach, fingen weg, was da quakte und quarrte, murkte und breckerte — einen holden Abend, einen goldenen Tag lang — und brachten die Beute fröhlich nach Schlangenbad heim.

POLITZ

Das muß schon ein Teppich von Rang sein,

der sich in das repräsentable Milieu eines Ozeanriesen einfügen läßt und dem verwöhnten Geschmack eines internationalen Publikums gerecht wird. Er hat die Aufgabe, dem schwimmenden Palast eine gediegene Note zu verleihen, damit sich der Passagier rasch heimisch fühlt. Er muß — wegen des ständigen Klimawechsels, des hohen Feuchtigkeitsgehalts der Atmosphäre und der starken Inanspruchnahme — ein besonders widerstandsfähiges Gewebe haben.

Alle diese Bedingungen erfüllt der „Vorwerk". Kein Wunder also, daß man den echten Vorwerk, die Zierde des gepflegten Heims, auch auf den Hapag-Schiffen bevorzugt findet.

VORWERK-TEPPICHE
MÖBELSTOFFE UND DECKEN

Bochumer
Schlegel-Bier
an Bord
der Dampfer

90 Jahre HAPAG

Meister Tanz-Kapellen

an Bord von Hapagschiffen

HAMBURG — NEW YORK — HAMBURG

Oskar Joost . . . D. „New York", 19. Mai – 11. Juni
Kapelle Oskar Joost D. „New York", 16. Juni – 5. Juli
Bernhard Etté . . . . D. „Hansa", 23. Juni – 16. Juli
Georg Uettelmann D. „Deutschland", 30. Juni – 23. Juli
W. Rose-Petösy . D. „New York", 7. Juli – 23. August

AUF NORDLANDFAHRT

Georg Uettelmann M.S. „Milwaukee", 9. Juni – 26. Juni
Walter Fenske D. „Reliance", 7. August – 30. August
W. Rose-Petösy . . D. „Reliance", 2. Sept. – 15. Sept.

Es reist sich gut mit den Schiffen der

Hamburg-Amerika Linie

Tag der Deutschen Kunst

zu München

Das Haus der Deutschen Kunst — Foto Jaeger & Goergen

Der Reisende, der heute nach München kommt, sieht in dem mannigfaltigen neuen Werden der Stadt als besonders markante Ueberraschung ein Bauwerk, dessen stumme Sprache niemand überhören kann: das Haus der Deutschen Kunst, das eben jetzt seiner Vollendung entgegengeht. Es spricht zunächst von einem kulturellen Aufbau, der ungestört von der Unruhe der übrigen Welt seinen Fortgang nimmt, dann aber auch von der ruhigen Weiterführung des neuen deutschen Baustils, der mit bewußter, stolzer Eigenart die klassischen Traditionen in einem neuen Geist weiterpflegt.

Der Entwurf zum Haus der Deutschen Kunst stammt von Paul Ludwig Troost, dem leider inzwischen verstorbenen Baumeister des Führers, dem es noch vergönnt war, der feierlichen Grundsteinlegung 1933 beizuwohnen. Ein tragisches Geschick raffte ihn mitten aus blühendem Schaffen heraus und versagte ihm, den Bau vollendet zu sehen und die Krönung seines Werkes, den Tag der Deutschen Kunst 1937 mitzuerleben. Im Rahmen dieses Tages der Deutschen Kunst wird der neue Bau feierlich eingeweiht und die erste Große Deutsche Kunstausstellung in seinen Hallen eröffnet werden. Diese Kunstschau wird bereits seit langem mit größter Spannung erwartet, stellt sie doch die erste Offenbarung des neuen Kunstwillens im Dritten Reiche dar. Schon die Tatsache, daß sich unter den 25 000 Meldungen von deutschstämmigen Künstlern auch mehrere tausend von solchen befinden, die im Auslande leben, bekundet die weltgroßen Ausmaße des Ereignisses: aus allen europäischen Ländern, aber auch aus Uebersee, aus Indien, China, Japan, aus Afrika, Amerika und Australien, sind die Werke deutschstämmiger Künstler angemeldet, deren Namen am Tag der Deutschen Kunst 1937 voll Spannung erwartet werden.

Was aber den Tag der Deutschen Kunst 1937 weit über ähnliche Feiern erheben wird, ist nicht nur der Geist, von dem er getragen wird, sondern auch die Schöpferkraft der deutschen Künstlerschaft, die diesem Geist Ausdruck verleiht. Seit Anfang des Jahres, also mehrere Monate lang, ist eine Schar auserlesener Künstler am Werk, den Tag der Deutschen Kunst würdig seiner Bedeutung zu gestalten.

Die feierliche Einweihung des Hauses der Deutschen Kunst wird ein Ereignis werden — das darf heute schon getrost gesagt werden — das sich würdig den ganz wenigen großen Gipfeln deutscher Lebensfeste anreiht, etwa dem Triumphzug Kaiser Maximilians I., den Albrecht Dürer und Hans Burgkmaier zeichneten, oder dem Münchner Fest von 1842, das Gottfried Keller schilderte. Es wird Hunderttausende in seinen Bann ziehen und in der Erinnerung eines jeden für immer nachleuchten.

Dr. Th.

Alle Auskünfte, auch über Fahrpreisermäßigungen, durch jedes Reisebüro

König von Ostindien

Ein Abenteurerleben / *Von Alfons v. Szibulka*

An einem Frühlingstag des Jahres 1776 zog ein armer ältlicher Mann, dem man es ansah, daß er viel gewandert war auf Gottes weiten Straßen, die Glocke des Würzburger Juliusspitals.

Als der Pförtner neugierig die Nase zum Guckfenster herausschob und nach des Mannes Begehr fragte, antwortete der Alte demütig, er bitte um Aufnahme als Pfründner. Worauf der Torgewaltige, mißtrauisch das Bettlerkleid des Bittenden musternd, die forschende Frage stellte: „Wer seid Ihr denn überhaupt?"

Da glaubte der Pförtner seinen Ohren nicht zu trauen, denn die Antwort, die er auf seine Frage erhalten hatte, lautete klar und deutlich: „Der König von Ostindien."

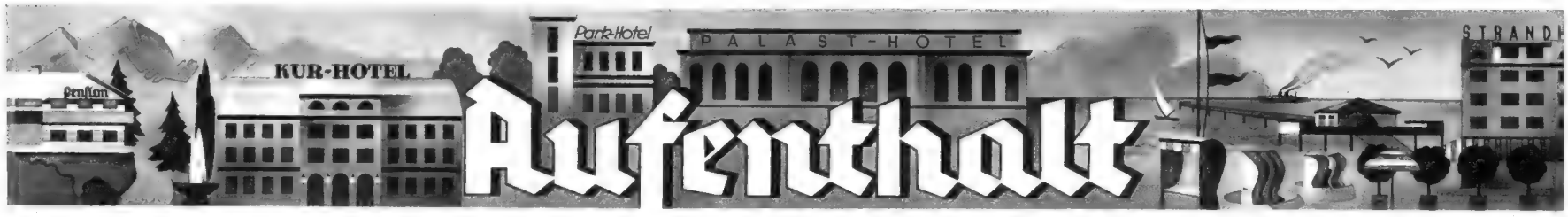
Der Torhüter tippte bedeutsam mit der Hand an die Stirn, schüttelte mißbilligend den Kopf. Ein Narr also, oder, was noch wahrscheinlicher war, ein Lump! Liefen ja gerade genug solcher Glücksritter durch die Welt. In London schröpfte eben der vielberedete Cagliostro die Dummen, und gar nicht lange war es her, daß der Graf Saint-Germain behauptet hatte, er habe noch Se. Exzellenz den Herrn römischen Statthalter Pontius Pilatus gekannt und Anno 1562 mit den Eminenzen beim Trienter Konzil zu Mittag gespeist. Warum sollte sich da ein anderer nicht König von Ostindien nennen?

Doch nach Hochstapler sah der in seinen Bettlerkleidern eigentlich nicht aus. So kratzte sich der Pförtner eine Weile unschlüssig hinterm Ohr und führte dann den Bittsteller zum Verwalter und Rentmeister. Sollte der sich darüber den Kopf zerbrechen, warum und wieso der König von Ostindien nicht indisch oder sonstwie heidnisch sprach, sondern unverfälschtes Würzburgisch, und weshalb er durchaus Pfründner im Juliusspital werden wollte, statt in Freuden bei seinen Bajaderen zu bleiben oder wie sonst diese sündhaften Frauenzimmer der indischen Fürsten hießen.

Doch als der Verwalter und Rentmeister und auch sonst noch etliche genaue Leute den Gesuchsteller auf Herz und Nieren und vor allem auf Papiere geprüft hatten, stellte es sich heraus, daß dieser in Frage stehende Johann Georg Wüst, geboren 1720 zu Grafenrheinfeld bei Würzburg, wahrhaftig König von Ostindien war. Also setzte man Seine Majestät für ihre restliche Lebenszeit an die Ehrentafel des Pfründnersaals, ohne völlig das Gefühl loszuwerden, daß sich das Ganze doch eines Tages als grober Schwindel enthüllen werde. Doch das tat es nicht.

Mit einer nicht gewöhnlichen Tat sprang oder ritt vielmehr Johann Georg Wüst auf die Bühne seiner Zeit. Im Zweiten Schlesischen Kriege, im September 1744, hatten die Preußen Prag besetzt. Da segte eines Morgens an der Spitze von nur 12 österreichischen Husaren ein junger Fähnrich nach Prag herein, bemächtigte sich des Tores, das auf die Wiener Reichsstraße führte, und hielt es an die zwei Stunden lang, bis die Hauptmacht der Oesterreicher herankam. Wenige Tage darauf ernannte Maria Theresia den Fähnrich Johann Georg Wüst trotz seiner jungen Jahre zum Rittmeister und schenkte ihm für die Befreiung Prags ihr von gnädigen Worten begleitetes Bildnis.

Nun hätte man glauben können, daß damals ein junger Kriegsmann, der schon so früh durch eigenes Verdienst so hoch über seinesgleichen gehoben wurde, doch zumindest schon das Generalspatent, wenn nicht gar den



Ferien in WIESBADEN
Kraft für ein langes Arbeitsjahr!
RHEIN
BERGWÄLDER · OPELBAD
HEILENDE BÄDER
GEGEN GICHT U. RHEUMA

Wildbad im Schwarzwald
Rheumabad / Kurort
Berge / Wälder
Bergbahn

In BAD ELSTER kommt zur Heilkraft noch die Höhenlage:
das Mittelgebirgsklima schafft — wesentlich bei Herz- und Nervenleiden! — Kühlung selbst in heißen Sommern
im SÄCHSISCHEN STAATSBAD
IMMER BEI RHEUMA, HERZ-, NERVEN-, FRAUENLEIDEN
(VOGTLAND) 500 NÜDM

Anzeigen-Annahme-Schluß für Heft Nr. 7 ist am 20. 6. 1937

BAD KISSINGEN
Staatl. Kurhaushotel
Einziges Haus mit Mineralbädern in den Etagen
Tel. 2751.
Hotel Reichshof
Neuzeitliches Familienhotel — Tel. 2425
Beide gegenüber dem Kurgarten · Garagen

BORKUM
JUIST
NORDERNEY
BALTRUM
LANGEOOG
SPIEKEROOG
WANGEROOGE
„Reisewinke": Landesfremdenverkehrsverband Ostfriesland, Emden

Schwarzer Bock WIESBADEN
Besuchtestes Kur- und Passantenhotel. 300 Betten
Jeder Komfort
Zimmer 3.50, Pens. 9.- ab

Hotel Bellevue u. Badhaus Wiesbaden, Wilhelmstr. 32.
Zimmer ab RM 3,50 m. voller Pens. ab 8,50

Sanatorium Apolant, Bad Kissingen
Wirtschaftl. Leitung: Frau Emmy Apolant
Aerztliche Leitung: Dr. B. E. Latz

Hotel „Franzenshöh" Brückenberg i. Riesengebirge
in best. sonnigst. Lage, am Aufstieg z. Hochgeb. Zimmer m. all. Komfort, fließ. Wasser, Zentralh., Postamt i. H. Garagen. T. 203. Bes. W. Böthling

Bad Ems
Kurhotel „Rheingold"
bittet Prospekt A 55 anzufordern
EMS

MÜNCHEN

LICHTSPIELE
LUITPOLD-THEATER
Telefon 10733 Erstaufführungs-Theater

TABARZ (Thüringer Wald)
Kurhotel Schießhaus
Familienhotel, ruhige Waldlage, 10 Garagen, Telephon · 137 u. 300

WESTERLAND / SYLT
Haus Brandenburg
1. Haus (100 Betten), fließend. warmes Wasser, Liegestühle, Garagen. Tel. 114. Bes. W. Göbel

RHEUMA BAD AACHEN
Der Kurgast wohnt, trinkt, badet und gebraucht die ärztlich verordneten Kurmittel im gleichen Hause. - Behandlung nur durch Fachärzte.
Kurhotel »Der Quellenhof«
Thermalbadehaus mit Deutschlands schönstem und größtem Hallen-Thermalschwimmbad
Hotel Kaiserbad
Eigene Thermalquelle
Pauschalkuren

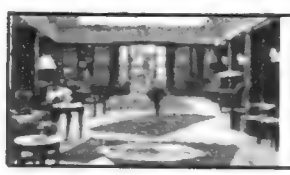
Büsum
Bahnstation
Das Familienbad der Wattenläufer
Niedrige Preise
Prospekt durch Badeverwaltung
Deutsches Nordseebad

Borkum
Dippmanns Strandhotel
direkt am Meer, jeder Komfort
Volle Pension von 7 bis 10 RM

Grand Hotel Grünwald
Quiet Family Hotel, not far from the Central Station
300 Beds. Every Comfort. Pleasant Beer-hall
Moderate Terms. Manager Gustav Deistler

Dölle's Hotel Cuxhaven
neuzeitlich und behaglich eingerichtet.
Beste Verpflegung
Besitzer: Gebr. Dölle

Bad Teutobg. Wald-Lippe
Salzuflen
Herz-Rheuma Nerven
Katarrhe d. Luftwege
Frauen- Erkrankungen
Pauschal u. Vergünstig. Kuren



MUNICH
Family Hotel providing the latest comforts of Hotel management. Entirely renovated and enlarged in 1930. 350 Beds. Rooms from Mk. 4,00 — 6,00.
Hotel Schottenhamel

Nördlicher Schwarzwald 400 — 900 m ü. d. M.
Herrenalb
Kurort für Nerven, Herz und Stoffwechsel
Kurkonzerte · Freibad · Tennis · Fischerei

Marschallsstab im Tornister oder vielmehr in der Satteltasche trug.

Das Generalspatent und den Marschallsstab und noch ein wenig mehr dazu hatte das Schicksal dem Dorfbuben aus Grafenrheinfeld wohl in die Wiege gelegt, aber anders als er es sich hatte träumen lassen, da er als Rekrut mit dem Bastheimschen Regiment des Würzburger Fürstbischofs in das ferne Ungarn, in den letzten Türkenkrieg Karls VI., gezogen war.

Als nämlich infolge dieses sich immer unglücklicher gestaltenden Feldzuges auch die Trommeln der bischöflichen Werber im Würzburgischen geschlagen hatten, war auch Wüst zu den Soldaten gelaufen. Abenteurerlust, der ewig junge Zauber des bunten Tuches mögen den Grafenrheinfelder Lausbuben zu den Fahnen getrieben haben. Vielleicht auch die Ueberlegung, daß er auf diese Weise mit Anstand der weiteren Lateinschule entrann, durch deren unterste Klassen er sich nur mit Mühe geschlagen hatte.

War es das Uebermaß, mit dem er seine Sehnsucht nach Frankens heimatlichen Feuerweinen allzu gründlich bei ungarischen oder donauländischen zu vergessen suchte, oder die Leidenschaft, mit denen er die Würfel über die Kalbfelle rollen und die Karten über die Tasche gleiten ließ: wenige Jahre nach seinem Prager Husarenstreich wurde der Rittmeister Wüst in die berüchtigte Festung Spielberg bei Brünn gebracht, wo kurz zuvor der Pandurenoberst Trenk seine Tage beschlossen hatte. Die Haft dauerte nicht lange. Weil aber Wüst auch dort auf dem Spielberg an den Kantinenwirt mehr Gulden verloren hatte als er einschließlich seiner Perücke Haare auf dem Kopf besaß, wurde ihm der Boden in Oesterreich zu heiß. Er entsagte Maria Theresias Diensten und ging nach Frankreich.

Wüst hat Zeit seines Lebens mit dem Spielen kein Glück gehabt; ob dafür um so mehr in der Liebe, ist nicht überliefert. Doch diesmal hatte er auf die richtige Karte gesetzt: der König von Frankreich ernannte den Rittmeister zum Oberst eines Husarenregiments. Bald darauf ging der Colonel Wüst, noch nicht zweiunddreißig Jahre alt, als Befehlshaber einer aus Kavallerie und Infanterie bestehenden Brigade nach Ostindien.

Dort im südlichen Ostindien war Frankreich eben im Begriff, ein mächtiges Kolonialreich zu gründen. Es kam zu gewaltigen Kämpfen mit England. Während im alten Abendland Preußen und Oesterreich um die deutsche Vormachtstellung zu ringen begannen, rauften in Ostindien und Kanada die Franzosen und Briten um die Herrschaft über die Welt.

Umsichtig und tapfer führte Johann Georg Wüst seine Regimenter in diesen glücklosen, von der Heimat kaum unterstützten und kaum begriffenen Feldzügen gegen die Engländer. Und als der Oberbefehlshaber und Generalgouverneur der französisch-indischen Besitzungen vor dem großen Lord Clive die Waffen strecken mußte, wurde der einstige Würzburger Rekrut zum Generalissimus aller französischen Streitkräfte in Indien ernannt.

Mit erstaunlicher Tatkraft versuchte er, das über die Franzosen hereingebrochene Unglück zu wenden. So entschlossen und kühn führte er nach den großen Niederlagen seines Vorgängers Frankreichs schwache Truppenmacht, daß Lord Clive noch einmal in Indien erscheinen mußte. So geschickt und nachhaltig verstand er es auch, den Widerstand der indischen Bevölkerung gegen die britische Machtergreifung wachzurufen, daß es noch einmal schien, als sollte Frankreich und nicht England zum Herrn Ostindiens werden. Sein Ansehen stieg so sehr, daß der indische Schattenkaiser in Delhi, ein später Nachfahr jener gewaltigen Großmogulen, die einst über Indien geboten hatten, den Deutschen Johann Georg Wüst zum König von Ostindien erhob.

Mit allen Ehren wurde er in Paris empfangen. Mit dem königlichen Befehl in der Tasche, in Ostasien Frankreichs Macht von neuem aufzurichten, schiffte er sich wieder ein. Da ereilte ihn während der Reise in noch jungen Jahren ein schwerer Schlaganfall. Er genaß wohl wieder. Doch von Glanz und Ruhm hatte er genug. Auch mag sich in seinem Leben doch manches ereignet haben, was ihn nun, da der Tod ihn schon beim Namen gerufen, zu Reue und Einkehr zwang. Der Generalissimus in Ostindien nahm Abschied aus dem königlichen Dienst, entsagte allem Reichtum und allen Ehren und wanderte, ein während der Krankheit getanes Gelübde erfüllend, aus dem fernen Asien als Bettelpilger nach Lorette und Rom. Dann trieb ihn wohl das Heimweh nach fast vierzig Jahren des Fernseins nach Würzburg zurück, wo sich die Pforten des Juliusspitals hinter ihm schlossen.

Doch stillzusitzen hatte dieser große Landstreicher von vielen Graden nicht gelernt. Immer noch war das Unstete und Schweifende seiner Jugend in ihm. Die beschauliche Ehrentafel im Pfründnersaal, wo er mit uralten adligen Damen, mit ausgedienten Apothekern, Chirurgen und Steinschneidern beisammen saß, behagte ihm wohl nicht. Oft und oft noch bat er Urlaub von diesem kleinbürgerlichen Altersfrieden und genügsamen Pfründnerdasein genommen, und ist hinausgewandert in die Welt des brausenden, lockenden und so abenteuervollen Lebens.

Auf einer solchen Wanderfahrt ist der König von Ostindien verschollen.

BERLIN

Hotel Deutscher Kaiser
Hotel Deutschland, Berlin / Bes.: Karl Franke
Völlig neu renoviert / In jedem Zimmer Staatstelefon / Fließendes Kalt- und Warmwasser
Telefon: 19 17 55 • Saarlandstraße 97
Zwischen Anhalter und Potsdamer Bahnhof
Erstklassiges Hotel mit jedem Komfort

Unter der gleichen Leitung
HOTEL MOLTKE
Vormals Grand Hotel de Rome
Berlin, Saarlandstraße 60, beim Anhalter Bahnhof
Neu renoviert In jedem Zimmer fließendes Wasser / Staatstelefon Telefon: 19 67 21

KAISER HOTEL
Berlin W 8
Friedrichstr. 176/79
Telefon 11 71 01
E. Z. von RM 5,- ab

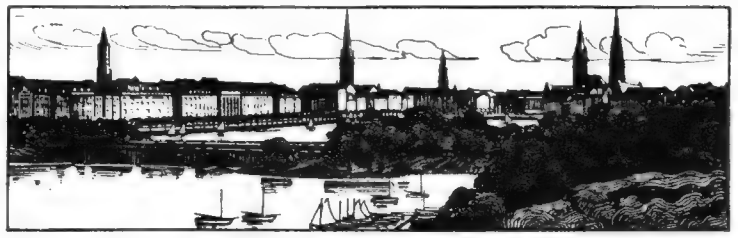
Hotel Nordland · Berlin
Invalidenstraße 115
gegenüb. Stettiner Bhf.
Mit allem mod. Komfort
110 Zimmer, 25 Bäder
Einheitspr. 5 RM p. Prs.
Erstkl. Restaurant
Täglich Konzert
Sommergarten · Bar

FIGARO
Frisier- und Schönheits-Salon
Alfred Töpel
Berlin W 15, Kurfürstendamm 200
Telefon: J 1 Bismarck 42 81, 42 82

Wollen Sie bequem, ruhig, preiswert wohnen, dann kommen Sie nach **Schmilka / Elbe**
Grenzort der deutsch-tschechischen Reichsgrenze / Volle Pension von RM 3,50 an, ohne Pension das Bett von RM 1,00 an / Frequenz: 1928 = 2290 und 1935 = 7229 Sommergäste

Bad Nauheim: Englischer Hof Hotel und Pension
Küchlerstr. Vorn. bürgerl. Haus, in der Nähe der Bäder. Fließ. w. u. k. Wasser, Lift. Erstkl. Küche. Diät. Zimmer mit Frühstück v. RM 3.50 an. Volle Pension von RM 6.- an. Inh. W. Toggenburger

Badenweiler Thermal-Kurort
im südl. Schwarzwald
Hotel Römerbad
170 Betten • Thermalbäder im Hause
Geöffnet von Mitte März—Ende Oktober
Besitzer: Gebrüder Jonet



BESUCHT Hamburg
Auskunft: Fremden-Verkehrsverein Hamburg e.V., Lombardsbrücke 1

RADIUM BAD **Landeck** SCHLESIEN
Rheuma · Gicht · Ischias · Nerven · Frauen
Thermal - Hallen - Schwimmbad für Erholungsgäste

Hotel-Atlantic
Hamburg, An der Alster
Leitung: O. H. Geyer
Der schöne Grill
Die neue Bar
Das Restaurant Pfordte

DRESDEN

Dresden
HOTEL EUROPAHOF
Das bekannte Haus in der Prager Str. (Nähe Hauptbhf.)
Fernruf 25 491
„Zum Schwarzwälder" Die gediegene Biergaststätte
I. Direktor W. A. Ed. Herzog

PALAST-HOTEL WEBER
Einzigartige Lage am Zwinger
Jeder Komfort · Neben Theater · Zimmer ab RM 4.-

Anzeigen bringen Erfolg!

Besuchen Sie CARL **HAGENBECKs** TIERPARK
STELLINGEN HAMBURG
Einheitl. Montag.-Donnerstag. Erwachs. 1,00 Kinder 0,50
Freitag.-Sonntag. u. Feiertags: Erwachs. 0,50 Kinder 0,25

Zillertal
bleibt **Zillertal!!!**
Älteste u. größte bayerische Vergnügungsstätte in Hamburg
Original bayerische Bedienung sowie Original Oberlandlerkapellen mit
STIMMUNG UND HUMOR!
Bayr. Küche!
Eintritt frei!
Alleiniger Ausschank des weltberühmten Mathäserbräu-München

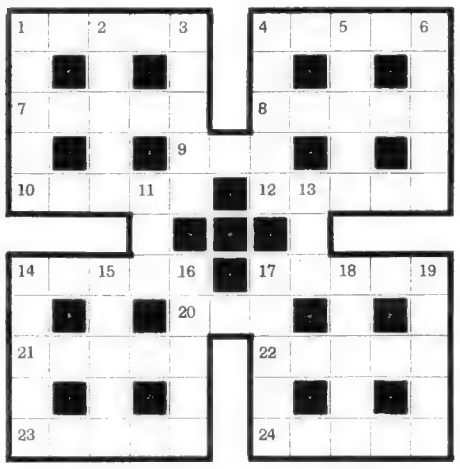
Unter dem Taunus fließt ein Heilwasserstrom (Schluß von Seite 13)

und badeten in der leicht blauen Flut seiner Quelle und lobten ihre Wirkung auf Haut und Nerven. Und Schwalbach gar, das nur eine gute halbe Stunde entfernt liegt, ist in seiner Wirkung noch gründlicher, da es auch andere als eingebildete Kranke zu heilen versteht. Sein Kurhaus mit Zimmern, die nur nach der Sonnenseite liegen, ist in ganz Europa bekannt. Beide Bäder haben es verstanden, mit festen Anordnungen den Lärm des Kraftverkehrs so um die Häuser herumzuleiten, daß hier wirkliche Oasen entstanden, in denen die Ohren ausruhen können. Sehr wichtig für das Gelingen langer Kuren.

Hinter der Höhe im Tal der Lahn, eines bezaubernd schönen, sanften Flusses, liegt das alte Ems, ein Bad, das wie alle hier in der Runde, schon den Römern bekannt war, die die Kenntnis der Heilquellen aus den gefangenen Germanen erpreßt hatten. Ems, einst das Bad der Könige, wie Homburg auch, ist heute Wallfahrtsort der Asthmatiker geworden. Was von hier aus an Segen der Heilung unter schwer leidenden Menschen ausgebreitet wurde, ist kaum noch alles zu ermitteln. Tatsache bleibt, daß Ems so bekannt geblieben ist, wie einst, als es mit dem deutsch-französischen Kriege verknüpft wurde. Es gibt unter den Besuchern dieses im Frühling blütenübergossenen, im Sommer schattigen Bergwalddreiecks viele, die eine richtige Bäderrundreise machen. Sie wollen alles sehen und noch die Seitentäler des Rheines dazu. Sie müssen in Lorch gewesen sein und in Eltville, in Aßmannshausen und in Rüdesheim, und Diez an der Lahn und Nassau sind ihnen so vertraut wie Friedberg, wo die russischen Großfürsten einst so gern weilten, und wie das alte Vilbel, in dem einst römische Legionen standen. Wer mit einiger Kenntnis der Geschichte ausgerüstet in diese Landschaft kommt, und wenn er sie im Fluge der Reichsautobahnen bereist, die dieses Gebiet durchschneiden, er wird überall genug bekommen, denn hier spricht jeder Ort mit sichtbaren Zeugen seiner großen Vergangenheit. Daß ihm auch die Zukunft gehört, dem schönen Rhein-Main-Gebiet, das beweisen die in seinen Industriestädten Offenbach, Hanau, Höchst und in Frankfurt selbst Tag und Nacht rauchenden Schlote. H. M.

Kreuzworträtsel

Waagerecht: 1. Kurort an der italienischen Riviera, 4. Knabenname, 7. Wasser führende Schlucht, 8. Hauptstadt von Indien, 9. Lebensgemeinschaft, 10. blauer Stein, 12. Auffahrt, 14. Hauptstadt von Aegypten, 17. europäisches Gebirge, 20. ausgestorbener Riesenvogel, 21. Baum, 22. sich drehender Maschinenteil, 23. Stadt in Schweden, 24. Stadt in Italien.



Senkrecht: 1. Provinz des Südafrikanischen Bundes an der Ostküste Südafrikas, 2. Bilderrätsel, 3. Nebenfluß der Donau, 4. Auftrag, 5. persischer Doppelvorhang, 6. Ortsveränderung, 11. Zeitangeber, 13. Fisch, 14. Hauptstadt von Afghanistan, 15. Kurort in Oesterreich, 16. griechischer Buchstabe, 17. Stadt in der Schweiz, 18. berühmte Sängerin, 19. nordische Schicksalsgöttin.

Die Buchstaben in den Feldern 1, 4, 6, 8, 14, 17, 18 ergeben, im Zusammenhang gelesen, den Namen eines Vorgebirges auf der norwegischen Insel Magerö, das der Dreischraubendampfer „Reliance" auf der 3. Hapag-Spitzbergenfahrt (7.—30. August 1937) besucht. (Auflösung des Kreuzworträtsels auf Seite 23)

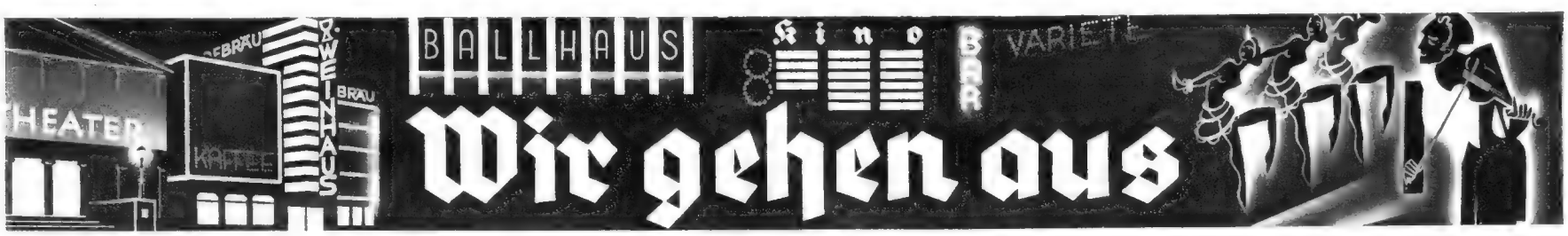
Nordland, Mittelmeer oder rund um die Welt

Aus dem Erholungs- und Vergnügungsreisen-Programm der Hamburg-Amerika Linie.

Wenn im Frühjahr und Herbst die Reisesehnsucht nach dem Süden geht, so lockt in den Sommermonaten die Wunderwelt des Nordens am stärksten. Nicht weniger als sechs Nordlandfahrten werden in diesem Jahr mit den Motorschiffen „Milwaukee", „St. Louis" und dem Weltreiseschiff „Reliance" durchgeführt, deren reiches Programm eine umfassende Kenntnis der Länder der Mitternachtssonne vermittelt. Am 28. Juni beginnt das Motorschiff „Milwaukee" die Fahrtenreihe mit einer 16tägigen Reise nach England, Irland, Island und Norwegen, die in Zusammenarbeit mit der Nordischen Gesellschaft veranstaltet wird. Drei Schottland-, Island-, Spitzbergen-, Norwegenfahrten im Juli/August mit den Motorschiffen „Milwaukee" und „St. Louis" und dem Weltreisedampfer „Reliance" schließen sich der ersten Reise an. Die erste Fahrt dauert 23 Tage und beginnt am 16. Juli, die zweite, 20tägig, folgt am 22. Juli und die dritte, 23tägig, nimmt am 7. August ihren Anfang. Am 10. August beginnt in Travemünde eine Ostsee-Norwegenfahrt mit dem Motorschiff „Milwaukee", die am 26. August in Hamburg beendet wird. Den Abschluß der diesjährigen Nordlandfahrten bildet am 2. September die 13tägige Fahrt der „Reliance" nach Norwegen, Schottland und England. Eine besonders günstige Gelegenheit, England und Irland kennenzulernen, bildet eine siebentägige landsmannschaftliche Fahrt mit dem Motorschiff „St. Louis", die am 12. August von Hamburg über Cowes, Plymouth und Glengarriff wieder nach Hamburg führt.

Den Reigen der Sommer- und Herbst-Mittelmeerfahrten eröffnet am 29. August das Motorschiff „Milwaukee", das seine Fahrgäste von Hamburg aus über Lissabon und Madeira in die sommerliche Schönheit der Landschaften des westlichen Mittelmeeres bringt. Eine Hellas-Orientfahrt, die am 19. September in Venedig beginnt und über Griechenland, die Türkei, Syrien, Aegypten und Süditalien nach Genua führt, wo das Schiff am 12. Oktober eintrifft, schließt sich der ersten Herbstfahrt an. Wer Süditalien, die Küste von Nordafrika, die Atlantischen Inseln und Lissabon kennenlernen will, wird die dritte Herbst-Mittelmeerfahrt wählen, die am 14. Oktober in Genua ihren Anfang nimmt und am 1. November in Hamburg endet. Neben den Herbst-Mittelmeerreisen findet eine Fahrt nach den Atlantischen Inseln und Marokko mit dem Weltreiseschiff „Reliance" statt. Die 21tägige Reise, die am 17. September in Hamburg beginnt, führt über Madeira, die Azoren, La Palma, Tenerife, Casablanca und Lissabon wieder zurück nach Hamburg.

Die im vergangenen Jahr zum erstenmal mit großem Erfolg von Europa aus durchgeführte Westindienfahrt mit dem Weltreisedampfer „Reliance" wird



Restaurant
Die Trüffel
Inh. Jean Baudoin
Bln.-Charlottenbg.
Kantstraße 12
Tel. a. Tage G5, 3574, abends C 1. 7365
Original franz. Küche.

MAMPE • BERLIN
Kurfürstendamm 14/15
Kurfürstendamm 33
SEHENSWERT!

Jeder einmal im Resi
IN BERLIN JEDER EINMAL
CASINO
BLUMENSTRASSE 40/41

RIORITA
Barb. 4134 / Tauentzienstr. 12 / Bav. 5316
Intime Bar
Die beste Musik Berliner Nachtleben
Schönste Tanzstätte

Weinstuben HUTH
POTSDAMERSTR. 139

RESTAURANT Grosser Kurfürst
50 Jahre an der Potsdamer Brücke
Inhaber Hans Dörre
Historische Gaststätte von Ruf

Rheinische Winzerstuben
GESANG-TANZ • SEIT 1899 NUR LEIPZIGERSTR. 31-32

Das beliebte russische Restaurant · Balalaika-Kapelle
Nürnberger Straße 64
Don

H. Adolf Stöckler Weingroßhandlung, Feinkost, Caviar, Schaltiere.
Kurfürstendamm 228/229, an der Joachimsthaler Straße. Fernruf: J 1 0220. Austern, Caviar, Hummern, Krebse, Krabben, Muscheln, Weinbergschnecken, Froschschenkel, Bouillabaisse, kalte u. warme Spezialgerichte.
Weine aus ersten Winzerkellern, Kloster- und Herrschaftsgütern, etwa 120 Sorten im Ausschank
Pilsner Urquell — Engl. Porter — Grätzer

Kakadu
AM KURFÜRSTENDAMM
Tanz · Bar · Kabarett Die schönste Tanzstätte

KOTTLER
ZUM SCHWABENWIRT
Motzstraße 31 · Barbarossa 3063
Alle süddeutschen Spezialitäten
Württemberger-badische offenen Weine

Restaurant Pauquet
„Zum Schwarzen Ferkel"
Dorotheenstraße 31
Die historische Gaststätte der Innenstadt

ROXY
Die Sport-Bar Berlins
Joachimsthaler Straße 26

UHU-BAR
Es spielt und singt
R. Vogl · Doddy Delisson · O. Berko
LUTHERSTR. 19a nahe SCALA

TAVERNE
Willy Lehmann

Courbière- Ecke Kurfürstenstraße
Italienische Spezialitäten

auch in diesem Jahr wieder ausgeführt werden. Die Fahrt beginnt am 4. Dezember in Hamburg und führt über Cowes, Cherbourg, Madeira, die Westindischen Inseln, Venezuela, Columbien, Panama und Florida nach New York. Die Rückreise kann mit einem Schnelldampfer des Nordatlantikdienstes der Hamburg-Amerika Linie angetreten werden, der am 14. Januar 1938 in Hamburg eintrifft.

Die 16. Weltreise der Hamburg-Amerika Linie beginnt am 9. Januar 1938 in New York mit dem bewährten, eigens für die Tropen gebauten Weltreiseschiff „Reliance". Das Programm sieht nicht weniger als 34 Anlaufhäfen vor, von denen aus Landausflüge und zum Teil auch, wie in Indien, China und Japan, einige mehrtägige Ueberlandtouren tief in das Innere der Länder unternommen werden. Alle Länder und Häfen werden zu einer Jahreszeit besucht werden, die dem Reisenden das beste Wetter verspricht. Eine große Annehmlichkeit für europäische Fahrgäste bedeutet es, daß sie die Fahrt in Madeira am 17. Januar 1938, oder in Villefranche am 23./24. Januar, oder in Neapel am 25./26. Januar antreten können. Die Reise führt dann ostwärts um die Welt wieder nach New York und wird mit einem beliebigen Dampfer der Hamburg-Amerika Linie nach Deutschland fortgesetzt.

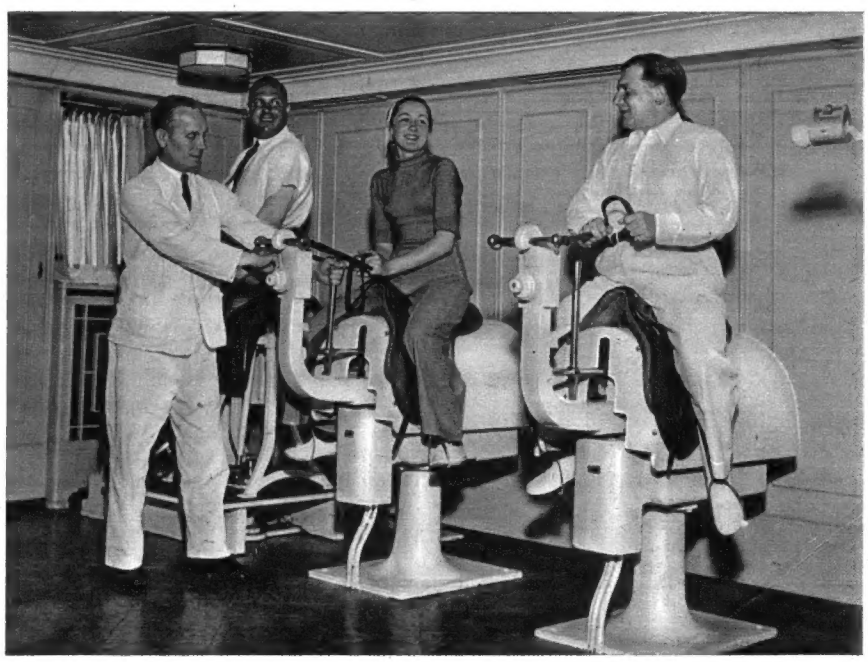
Nordseebäder regen sich

Für die kommende Badezeit haben die Nordseebäder umfangreiche Neuerungen vorgesehen. So hat z. B. Westerland auf Sylt durch Ausbau der Strandmauer um 350 m die Kurpromenade verlängert und in der Nordhalle neue Gesellschafts- und Aufenthaltsräume, darunter einen Spielsaal für Tischtennis und Billard, geschaffen. Die im Vorjahre eingerichtete Schlickbadeabteilung wird erweitert. Wangerooge hat seine obere, rund 700 m lange Strandpromenade um das Doppelte verbreitert und zur Entlastung der Hauptverkehrsstraße zwei neue Straßen angelegt. Vor der Badeverwaltung wurde eine neue Grünanlage geschaffen, und im Warmbadehause werden Meerwassertrinkkuren eingerichtet. In Spiekeroog werden ebenfalls in diesem Sommer Meerwassertrinkkuren durchgeführt. Auch hier wurde die Strandpromenade ausgebaut, so daß sie jetzt mit den Wegen am Fuße der Dünen etwa 1½ bis 2 km lang ist. Zur Verbesserung des Verkehrs wurden der Flughafen vergrößert und ein größeres Schiff für die Verbindung Neuharlingersiel—Spiekeroog beschafft. Das älteste Haus der Insel wurde der Gemeinde zur Einrichtung eines Heimatmuseums zur Verfügung gestellt. In Langeoog wurden die Verheerungen winterlicher Sturmfluten beseitigt und gleichzeitig neue Anlagen geschaffen. So ist für die zerstörte Landungsbrücke eine neue erstanden, und die Pferdebahn, die dem Verkehr ohnehin nicht mehr gewachsen war, ist durch eine motorisierte Inselbahn ersetzt worden. Das Hauptbad und das Ostbad wurden verlegt, die westliche Hälfte der 1000 m langen Dünenpromenade ist erneuert worden. Das Meerwasserinhalatorium im Warmbadehaus wurde erweitert, so daß den Gästen künftig das Warten erspart bleibt.

Die Schweden sind reiselustig

Ueber 100 Gesellschaftsreisen führen nach Deutschland.

RDV. Von der großen Reiselust der Schweden zeugt eine Aufstellung des „Tyska Turistbyran", des Stockholmer Büros der „Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr (RDV)". Ueber 100 größtenteils acht- bis zehntägige Gesellschaftsreisen nach Deutschland, die im Laufe dieses Sommers von schwedischen Reisebüros, Zeitungen, Vereinen und anderen Organisationen durchgeführt werden, umfaßt diese Zusammenstellung. Berlin und Oberbayern, der Rhein und seine Seitentäler, Thüringen, die Sächsische Schweiz, Schwarzwald und Franken, Hamburg und Schleswig-Holstein sind die Ziele dieser Reisen, bei deren Programmgestaltung das „Tyska Turistbyran" mitgewirkt hat.



Neben dem Sportdeck steht den Fahrgästen der „Milwaukee" auch ein Turnsaal zur Verfügung. Die elektrischen Pferde sorgen dafür, daß selbst passionierte Reiter ihren gewohnten Morgenritt an Bord nicht zu vermissen brauchen
Foto: Hapag-Bildbericht

Reise-Eindrücke und **KLEIN-CONTINENTAL**

gehören zusammen; denn mit dieser handlichen Klein-Schreibmaschine kann man seine Erlebnisse an Ort und Stelle rasch und sauber festhalten.

Solche, im Augenblick des Geschehens entstandenen Briefe und Berichte wirken frisch und lebendig, werden ein wahrhaftes Spiegelbild der Reise, kurz, Erzählungen, an denen man immer seine Freude haben wird.

Aber auch im Heim ist Klein-Continental für private und geschäftliche Zwecke ein nützlicher Diener.

Durch unseren Prospekt E 36 möchten wir Sie auch hiervon überzeugen.

WANDERER-WERKE SIEGMAR-SCHÖNAU BEI CHEMNITZ

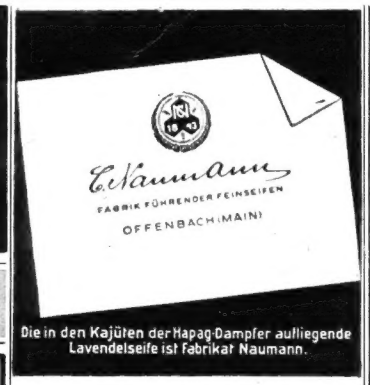
Wir beraten Sie!
Wir helfen Ihnen!

Beseitigung jeglicher Falten, Lippen-, Ohren- und Nasenfehler, Hebung gesunkener Wangen, Brüsteberichtigung usw. Schmerzlos und narbenunsichtbar.

Broschüre mit vielen Bildern gegen 50 Pfg. in Marken / Fragebeantwortung gern gegen Rückporto. Zahlungserleichterung / Höchste Auszeichnungen in Frankreich, England, Italien.

BIHLMAIER'S
künstlerische Chirurgie
Berlin W15, Kurfürstendamm 38/39
Telefon: 910960
Vieljährige Erfahrung
Mai bis August — Montag geschlossen

Pero **Das vornehme, preiswerte Maß-Oberhemd**
in den besten Qualitäten direkt ab Fabrik.
Verlangen Sie heute noch unverb. für Sie Musterabschnitte.
Mech. Wäschefabrik P. Rödel
hervorgegangen aus Dreizack A. Fischer & Söhne,
Oberkotzau (Bayern) Ostmark 86



Die in den Kajüten der Hapag-Dampfer aufliegende Lavendelseife ist Fabrikat Naumann.

Verlangen Sie bei Ihren Besorgungen in der Apotheke kostenlos die
„Apotheken-Illustrierte"
Diese interessante Zeitschrift bringt für Sie viele gute Ratschläge und anregenden Unterhaltungsstoff. Eine Probenummer und die Mitteilung, wo Sie die weiteren Ausgaben bestimmt bekommen, erhalten Sie vom
Verlag der „Apotheken-Illustrierten"
Berlin S 42

EXAKTA
Standard-Exakta 4x6,5 cm
Kine-Exakta 24x36 mm
Schlitzverschluß von 1/1000 bis 12 Sekunden / Selbstauslöser / Auswechselbare Objektive bis 1:1,9 / Prospekt gratis!
Ihagee
DRESDEN-Striesen 135

Ich komme

1 Woche zur Probe
Prismen-Feldstecher für Jagd, Reise u. Sport
Monatsraten — Tausch
Kostenlos erhalten Sie Beratung, Katalog, Druckschrift „Mehr sehen, mehr erleben" und die Gelegenheitsliste von
OPTIK-GELLER
GIESSEN 74

Fahnenrichter
gegründet 1869
Köln 8
Fahnenfabrik, Flaggendampfdruckerei
Stickereikunstwerkstätten
Lieferant der HAPAG der Kriegsmarine, des Heeres u. der Luftwaffe

Otto B. Vos / Bremen
Gurkenkonservenfabrik
Spezialität: **Delikateß-Frischgurken, Mixed-Pickles, Cornichons**
Lieferant sämtlicher Schiffahrtsgesellschaften

Handlich und leicht für Reise und Sport
Hensoldt
DIALYT
Prismenfeldstecher
HENSOLDT WETZLAR

IMMER EIN GENUSS
BILL BRÄU
BILL-BRAUEREI A.-G. HAMBURG

Odol
für hohe Qualität seit 50 Jahren
in der ganzen Welt bekannt

Länder • Menschen • Geschichten

Neue Bücher, besprochen von Wilhelm Keiling

Trygve Gulbranssen, Und ewig singen die Wälder / Das Erbe von Björndal.
Verlag Albert Langen / Georg Müller, München.

Die sommerlichen Nordlandreisen der deutschen Schiffe beginnen in diesen Wochen wieder und bringen viele Tausende in die nordische Welt. Keiner von ihnen sollte fahren, ohne Trygve Gulbranssens beide Bücher über das Bauerngeschlecht von Björndal gelesen zu haben. Diese Bücher atmen nordischen Geist in einer Kraft und Herrlichkeit, die erschüttert und ergreift, anpackt und mitreißt und glücklich macht, so hoch sind die Gestalten dieses wahrhaft dichterischen Werkes gewachsen, so klar und leuchtend und von glänzender Glut ist ihr Leben noch im Augenblick des dramatischen oder stillen Erlöschens.

Es ist nicht möglich, die Fabel und die Ereignisse der Werke in einer kurzen Besprechung wiederzugeben. Dazu ist die Fülle des sich kraftvoll und schicksalhaft ausbreitenden Lebens zu groß. Es kann nur flüchtig angedeutet werden, daß in dem alten Björn eine mächtige Gestalt aus mythischer Vergangenheit in die Gegenwart heineinzuragen scheint und seinem Geschlecht in Schaffen, Dulden und Handeln die Zukunft bereitet. Das tut not, denn seine Söhne und Enkel haben nicht seine baumhafte Unerschütterlichkeit und sind darum den Griffen des Schicksals stärker ausgesetzt, ja ihnen in der höchsten Lebenssteigerung am gefährlichsten preisgegeben. Um die Männer und Frauen von Björndal rauschen die Wälder und ragen die Berge Norwegens, blüht der späte Frühling des Nordens, donnern die Winterstürme, schweigt und glänzt die Stille des Schnees, jagen die Wasser zu Tal, tappt der Bär, zieht der Adler seine hohe Bahn. Ja, das ist der Norden, seine großartige Natur und seine besten Menschen!

Veit Bürkle, Bis zur Heimkehr im Sommer.
G. Grote'sche Verlagsbuchhandlung, Berlin.

Diese erste Begegnung mit Veit Bürkle ist ein Gewinn. Man liest die Geschichte einer deutschen Schmiedfamilie, die aber nicht im privaten Bereich der Dargestellten stecken bleibt, und sie auch nicht nur in großem Naturzusammenhang zeigt. An der Familie vollzieht sich vielmehr beispielhaft die völkische Wandlung der letzten dreißig Jahre und das Leben des alten reckenhaften Schmiedes ist gleichsam die Brücke, über die das Gute und Kraftvolle der Vergangenheit den Weg in die Gegenwart nimmt. Der Alte war einer, der nie wankte, der mit wunderbarer Entschlossenheit sein schweres Schicksal auf sich nahm und es mit gradem Rücken aufrechten Hauptes trug; auch als seine Sippe wie sein Volk auseinanderzufallen drohen, verliert er die Ruhe des mit sicherer Hand sein Leben Meisternden nicht, und wird seiner Umgebung der Wegweiser zu einem neuen starken Leben in der Gemeinschaft. „Ja, Gode", so empfängt er seinen nach langen Zeiten wieder heimkehrenden Sohn, „du hast dein Leben erobern wollen. Das kann man aber nicht für sich, sondern nur für alle, mitten im Volk."

Hermann Eris Busse, Fegfeuer.
J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachf., Stuttgart.

In ganz anderer Linie und in ganz anderer Art als Bürkles Werk ist Busses Roman „Fegfeuer" ein Heimkehrerbuch. Es beginnt droben in Hamburg, an der Schwelle zu anderen Welten und zeigt einen Musiker im Getriebe St. Paulis — weit weg von sich selber, weiter weg als von seiner süddeutschen Heimat, in die er zwar zurückkehrt, um sich selbst zu finden, die ihn auch mit Verwandten und Freunden, mit den Weinbergen und dem Strom seiner Jugend altvertraut empfängt, die sein persönliches Geschick aber mit neuer Unruhe erfüllt. Die Mutter gibt ihm die Ruhe nicht, die Freunde nicht, die Liebe der Frauen nicht. Es pflügt ihn nur um und um und läutert ihn im Fegfeuer verzweifelter Irrungen, bis schließlich aus dem sich heimfindenden Herzen die Quelle echten Künstlertums und wahrer Musik aufbricht. Nach der inneren Heimkehr geht der Weg des Künstlers wieder in die Welt, die seine Musik mit brausendem Beifall und Jubel empfängt.

Oetker der Fachmann
für elegante Schuhe
fertig und nach Maß
BERLIN
Friedrichstraße 52-54
an der Leipziger Straße
Augsburger Str. 35
an der Joachimsthaler Str.
Tel. 163301

Prima Auswahlen
in Altdeutschland
und Europa
Carl Willadt
Pforzheim 40
Verlangen Sie
Preisliste. Ankauf

Für Messen, Ausstellungen, Jubiläen, Sonderveranstaltungen aller Art und für den Jahreswechsel

bieten wir Ihnen unsere bekannten Werbegeschenke an. Nachstehend führen wir einige Artikel aus unserer Kollektion auf, die an keine Zeit gebunden sind, also zu jeder Gelegenheit geschenkt werden können:

Zettelkästen • Briefecken • Notizzetteltaschen
Taschen-Notizblocks • Schreibtisch-Notizblocks
mit und ohne Deckel und weitere Spezialmodelle

Bitte, verlangen Sie unseren bebilderten Katalog. Bei Bekanntgabe der in Frage kommenden Menge reichen wir Ihnen gern ein bemustertes Angebot ein.

Abteilung Werbegeschenke
der Firma Otto Elsner K.-G., Berlin S 42, Oranienstraße 140-142
Fernruf: Berlin 610012

DIE
BAVARIA-
ST.PAULI
BRAUEREI
IN HAMBURG
empfiehlt ihre aus allerbesten Rohmaterialien hergestellten
EXPORTBIERE
Export nach allen Weltteilen.
Seit Jahrzehnten Lieferung an die größten Überseedampfer und an die Kriegsmarine.

Fritz Helke, Die Kietzmühle. Gerhard Stalling Verlag, Oldenburg.

Ein junger Dichter erzählt das merkwürdige Schicksal einer alten Mühle, die vor langer, langer Zeit abgebrannt ist, und deren Ruine plötzlich mitten in eine romantische Geschichte rückt — und zum zweitenmal samt einem alten Männchen verbrennt, das wie ein Spuk aus dem dunklen Schicksal jenes ersten Brandes wiedergekehrt ist und, fast wie in einem alten Märchen, das Böse wollend, zwei jungen Menschen das Gute schafft. Helke hat die interessante Geschichte gut und glaubhaft erzählt. Der Verlag präsentiert sie in einer bemerkenswert schönen Ausstattung.

Halil Beg-Laporte, Das Land der letzten Ritter.
C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München.

„Der Heimat und den Vätern" ist dieses Buch gewidmet. Von der kaukasischen Heimat des Awaren Halil Beg und von seinen Vätern und Brüdern berichtet es mit einer ergreifenden Liebe und Treue zu den wilden Bergen des Kaukasus, zu alten Sagen und altem Brauchtum und ritterlicher Gesinnung eines heldischen Volkes, das seine Art gegen die Einflüsse des zaristischen Rußland gleichsam in einem letzten Aufleuchten bewahrt. Feste voll tiefen Glanzes, harte Kämpfe zwischen den Sippen, gefahrvolle Jagden, nächtliche Ritte und entscheidungsschwere Zweikämpfe, wilder Haß und leidenschaftliche Liebe, weises Alter, schöne, überschäumende Jugend ziehen in herrlichen Bildern über die Szene, bis der Bolschewismus seine zerstörende Faust auch auf dieses wunderbare Volk der kaukasischen Berge niedersausen läßt und viele Edle tötet oder in alle Winde verstreut. Halil Beg erzählt die letzten sonnigen Tage seines Volkes, Luise Laporte zeichnet sie auf und der Verlag hat sie mit Zeichnungen und farbigen Aquarellen Begs zu einem fesselnden Buch vereinigt.

Dr. C. T. Wiskott, Griechenland im Auto erlebt.
Verlag F. Bruckmann A. G., München.

Dr. Wiskott schreibt an einer Stelle seines Buches: „Die Kamera bestimmt das Tempo, immer wieder tönt das Kommando: ‚Photo — Halt'!" Und so geht das Auge mit in dem Buche von Bild zu Bild und keins ist uninteressant, und alle schildern den Weg, den Dr. Wiskott mit seinem Photofreunde nach Olympia nimmt: von Belgrad über Sofia nach Saloniki, über Larissa und Delphi nach Athen, und schließlich über Korinth quer durch den Peloponnes nach dem Ziel Olympia. Dr. Wiskotts die Bilder begleitender Text ist so lebendig wie der lange, abwechslungsreiche Weg, unverträumt, sachlich, auch humorvoll — mit praktischen Hinweisen für den, der seinen Wegspuren im Auto folgen will.

Neue Vergünstigungen für Gesellschafts- und Gruppenreisen

Auch die Gebühren für Sonderspeisewagen wurden herabgesetzt.

RDV. Durch Aenderung der Bestimmungen über unentgeltliche Beförderung von Fahrtteilnehmern an Gesellschafts- und Gruppenreisen hat die Deutsche Reichsbahn weitere Reisevergünstigungen geschaffen. Bei Gesellschafts-, Schul- und Jugendpflegefahrten und Fahrten zu Sportzwecken wird jetzt bei Bezahlung für 12 bis 20 Erwachsene ein Teilnehmer und bei Bezahlung für je weitere 20 Erwachsene, auch wenn diese Zahl nicht voll erreicht ist, noch ein weiterer Teilnehmer unentgeltlich befördert. Bei Gesellschaftssonderzügen werden jetzt auf je 100 bezahlte Sonderzugkarten für Erwachsene, auch wenn diese Zahl nicht voll erreicht wird, fünf Teilnehmer unentgeltlich befördert.

Die Ermäßigungen betragen für Gesellschaftsfahrten bis zu 29 Teilnehmer 33⅓ v. H., bei mindestens 30 Teilnehmern 50 v. H.; für Schul- und Jugendpflegefahrten bei mindestens fünf und für Fahrten zu Sportzwecken bei mindestens sechs Teilnehmern 50 v. H., für Gesellschaftssonderzüge 60 v. H. Die Gebühren für die Einstellung weiterer Speisewagen in Gesellschaftssonderzüge (ein Speisewagen wird unentgeltlich befördert), die bisher 80 Rpf je Wagen und Tarifkilometer betrugen, sind auf 20 Rpf je Tarifkilometer für den zweiten und 40 Rpf für jeden weiteren Wagen gesenkt worden.

Auflösung des Kreuzworträtsels

Waagerecht: 1. Nervi, 4. Oskar, 7. Tobel, 8. Delhi, 9. Ehe, 10. Lasur, 12. Rampe 14. Kairo, 17. Alpen, 20. Moa, 21. Buche, 22. Rotor, 23. Lulea, 24. U ine.

Senkrecht: 1. Natal, 2. Rebus, 3. Iller, 4. Order, 5. Kelim, 6. Reise, 11. Uhr, 13. Aal, 14. Kabul, 15. Ischl, 16. Omega, 17 Aarau, 18. Patti, 19 Norne = „Nordkap"

.....und wieder hilft Dir

NAUMANN Erika

Sie verwertet Regentage nutzbringend, hilft bei den unumgänglichen Schreibverpflichtungen, schafft Verbindung mit daheim und hält die in Mußestunden geborenen Gedanken und Ideen fest.

A.-G. vorm. Seidel & Naumann
DRESDEN

H. UNDERBERG-ALBRECHT RHEINBERG (RHEINLAND)

Seekrankheit

verleidet das Reiseerlebnis. Beugen Sie vor mit Hamibons. Angenehm i. Geschmack. Völlig unschädlich. In Apotheken, Drogerien u. an Bord der meisten Schiffe zu haben. Preis *RM 1,—*

Hersteller Apotheker P. Grundmann
Inhaber Hans Miede – Berlin W 30

1/3 Größe

Bremer Tauwerk-Fabrik A. G., Grohn-Vegesack

Schiffs- u. Fischereitauwerk aller Art aus Manila, Sisal und Hanf
Walfangtauwerk
Polierte Sisalbindfäden Marke „Coronel"

Export nach allen Erdteilen

E. B. LATTORFF HAMBURG 1832

Zeitgemäße Kristall- u. Porzellanservice in großer Auswahl

E. B. LATTORFF, Hamburg 36, Dammtorstr. 35
Das Haus für Gebrauchsgeschmirre

Anzeigen-Annahme-Schluß

für Heft Nummer 7 ist am 20. Juni 1937

Deutsche Bitunamel Gesellschaft
Werner & Zeisse
Hamburg 11, Rödingsmarkt 52
Schiffsasphaltierung

Jede Frau müßte es wissen,

daß sie sich auch in kritischen Tagen gegen Schmerzzustände mit Citrovanille helfen kann. Citrovanille ist Jahrzehnte bewährt bei Unbehagen, Migräne, Kopf- u. Nervenschmerzen. Rasch wirkend und bekömmlich. In Apotheken 6 Pulver oder 12 Oblaten-Pckg. RM 1.10. In Oblatenform geschmackfreies Einnehmen.

CITROVANILLE
bannt Schmerzen

Otto & Co., Frankfurt a. M.-Süd

Über volkswirtschaftliche Zusammenhänge und über wichtige wirtschaftliche Tagesfragen, die jeden einzelnen angehen, unterrichtet Sie zuverlässig

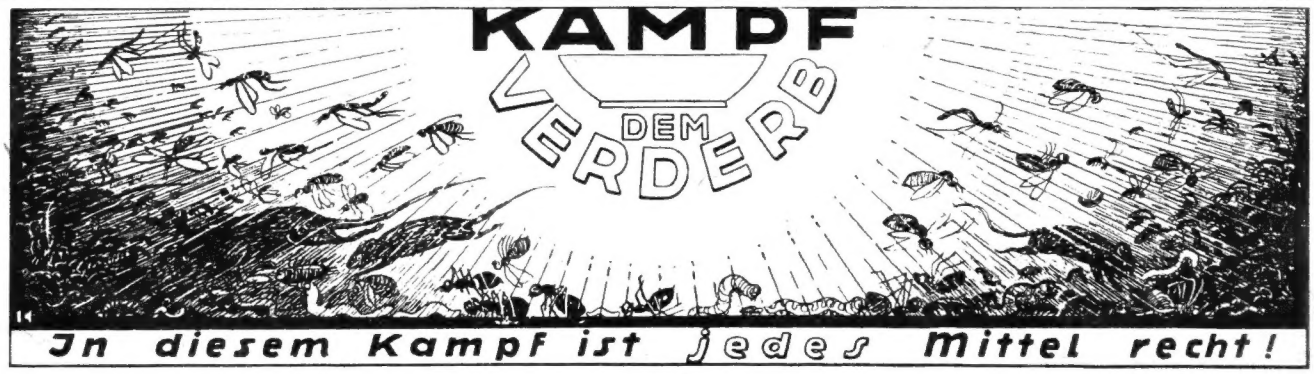
„Der Sparkassenbote"

Verlangen Sie diese Zeitschrift kostenlos von Ihrer Sparkasse

Eine Probenummer erhalten Sie auch gern vom

Verlag des „Sparkassenboten"
Berlin S 42

Das hat geholfen!
Auch Ihre hartnäckigen
Sommersprossen
und Hautunreinigkeiten werden durch Dr. Druckreys
Drula Bleichwachs
restlos beseitigt. Mk. 2.25 frco.
Chem. Labor Dr. Druckrey, Quedlinburg 4



In diesem Kampf ist jedes Mittel recht!

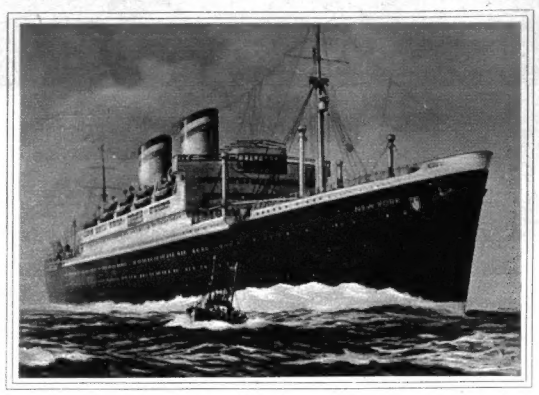
Photo

Ansichtssendung
Photo-Tausch
Fernberatung
Teilzahlung
Gratis-Katalog, 320 Seiten R 7 Gelegenheitsliste

DER
PHOTO-PORST
NÜRNBERG O. N. S. 7
Der Welt größtes Photo-Spezialhaus

1848: Segler „Deutschland", das erste Schiff der Hamburg-Amerika Linie

IHR Reisekalender



1937: Schnelldampfer „New York", das Flaggschiff der heutigen Hapagflotte

JUNI

Hapag-Fahrt nach den Azoren, Madeira und den Kanarischen Inseln

mit Doppelschrauben-Motorschiff „Milwaukee" vom 9. bis 26. Juni 1937. Von Hamburg nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 320,—.

Hapag-Fahrt nach England, Irland, Island und Norwegen (veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Nordischen Gesellschaft)

mit M. S. „Milwaukee" vom 28. Juni bis 14. Juli 1937. Von Hamburg nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 350,—.

Studienfahrt Deutscher Akademiker nach Kanada und USA

vom 26. Juni bis 23. Juli 1937. Von Hamburg über Halifax, Quebec, Montreal, Tausend Inseln, Toronto, Niagarafälle, Washington, New York nach Hamburg. Preise: Kajüte $ 499,— (etwa RM 1247,—), Touristenklasse $ 383,— (etwa RM 957,—), 3. Klasse $ 325,— (etwa RM 812,—).

JULI

1. Hapag-Spitzbergenfahrt

vom 16. Juli bis 8. August 1937 mit M. S. „Milwaukee". Von Hamburg über Schottland, Orkneys, Faröer, Island, Spitzbergen, Eisgrenze, Nordkap und norwegische Fjorde nach Travemünde. Mindestfahrpreis RM 500,—.

Amerikastudienreise für Export-Interessenten

vom 15. Juli bis 13. August 1937. Hamburg, New York, Niagarafälle, Detroit, Chicago, Washington, New York, Hamburg. Aussprache mit New Yorker Import- und Exportkreisen über Exportorganisations- und andere Fachfragen, Führungen, Vorträge, Empfang bei der Deutsch-Amerikanischen Handelskammer. Fahrpreis Kajüte $ 576,— (RM 1440,—), Touristenklasse $ 450,— (RM 1125,—).

2. Hapag-Spitzbergenfahrt

vom 22. Juli bis 11. August 1937 mit M. S. „St. Louis". Von Hamburg über Schottland, Orkneys, Faröer, Island, Eisgrenze, Spitzbergen, Nordkap und norwegische Fjorde nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 380,—.

Amerikastudienfahrten Deutscher Erzieher

vom 8. bis 30. Juli, 22. Juli bis 13. August. New York, Washington, Niagarafälle. Studium der amerikanischen Erziehungsfragen, Schulfragen technischer Art, Aussprache mit amerikanischen Pädagogen usw. Fahrpreis ab $ 212,— (RM 530,—).

AUGUST

3. Hapag-Spitzbergenfahrt

vom 7. bis 30. August 1937 mit D. „Reliance". Von Hamburg über Schottland, Island, Spitzbergen, Eisgrenze, Nordkap und norwegische Fjorde nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 500,—.

Hapag-Ostsee-Norwegenfahrt

vom 10. bis 26. August 1937 mit M. S. „Milwaukee". Von Travemünde über Danzig, Estland, Finnland, Schweden, Dänemark und Norwegen nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 350,—.

Hapag-Landsmannschaftliche Fahrt nach England und Irland

vom 12. August bis 19. August 1937 mit M. S. „St. Louis". Von Hamburg über Cowes (Insel Wight, London), Plymouth (Devonshire), Glengarriff (Irische Seen), nach Hamburg Mindestfahrpreis RM 120,—.

Hapag-Sommer-Fahrt nach Madeira und ins Mittelmeer

vom 29. August bis 17. September 1937 mit M. S „Milwaukee". Von Hamburg über Boulogne, Lissabon, Madeira und das westliche Mittelmeer nach Venedig Mindestfahrpreis RM 400,—.

SEPTEMBER

Hapag-Fahrt nach Norwegen, Schottland u. England

vom 2. September bis 15. September 1937 mit D. „Reliance" von Hamburg über Gudvangen, Merok, Aandalsnaes, Leith (Edinburgh, Schottische Seen), Scarborough (York), London nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 275,—.

Hapag-Fahrt nach den Azoren, Madeira u. Marokko

vom 17. September bis 8. Oktober 1937 mit D. „Reliance". Von Hamburg über Southampton, Cherbourg, Madeira, Azoren, Kanarische Inseln, Marokko, Portugal, Southampton, Boulogne n. Hamburg. Mindestfahrpr. RM 475,—.

Große Hapag-Hellas-Orientfahrt

(veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Deutschen Gesellschaft für Aerztliche Studienreisen)

vom 19. September bis 12. Oktober 1937 mit M. S. „Milwaukee". Von Venedig über Griechenland, die Türkei, Syrien, Aegypten und Süditalien nach Genua. Mindestfahrpreis RM 500,—.

Studienreise nach USA und Kanada der Wirtschaftsgruppe Bauindustrie und des „Deutschen Baugenossenschafter"

mit M. S. „St. Louis" am 18. September ab Hamburg.

Programm 1: Eine Woche in New York und Umgebung.

Programm 2: Halifax, Montreal, Toronto, Buffalo, Niagarafälle, Detroit, Chicago, Pittsburgh, Washington, New York.

Fahrpreis: Programm 1 ab $ 243,— (RM 607,—) Programm 2 ab $ 412,— (RM 1030,—).

OKTOBER

Amerikastudienreise deutscher Frauen

D. „Hansa", 7. Oktober ab Hamburg.

Programm 1: Eine Woche in New York und Umgebung, Fahrpreis ab $ 230,— (RM 575,—).

Programm 2: New York, Niagarafälle, Detroit, Chicago, Washington, Atlantic City, New York, Fahrpreis ab $ 395.— (RM 988,—).

Studium der sozialen, Schul- und Jugendfragen, Kinder- und Jugendfürsorge, hygienische Fragen usw.

Hapag-Herbst-Mittelmeer- u. Atlantische Inselnfahrt

vom 14. Oktober bis 1. November 1937 mit M. S. „Milwaukee". Von Genua über das westliche Mittelmeer, Nordafrika, die Atlantischen Inseln und Portugal nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 400,—.

Amerikastudienreise für Auto- und Motorrad-interessenten

vom 14. Oktober bis 12. November 1937. Hamburg, New York mit Besuch der Automobilausstellung, Niagarafälle, Detroit (Ford und General Motors), Pontiac, Chicago, South Bend (Studebaker), Washington, New York, Hamburg. Fahrpreis Kajüte $ 572,— (RM 1430,—), Touristenklasse $ 446,— (RM 1115,—).

NOVEMBER

Hapag-Studienreise nach Mittelamerika und nach Cuba/Mexiko

Die Reisen finden einmal in jedem Monat mit den Motorschiffen „Caribia", „Cordillera", „Iberia" und „Orinoco" zu ermäßigten Pauschalpreisen einschl. Landausflügen statt. Rundreisedauer etwa 7 Wochen. Einzelheiten auf Anfrage.

DEZEMBER

Hapag-Fahrt nach den Westindischen Inseln, Florida und New York

vom 4. Dezember 1937 bis 14. Januar 1938 mit Dreischraubendampfer „Reliance". Von Hamburg über Cowes, Cherbourg, Madeira, die Westindischen Inseln, Venezuela, Kolumbien, Panama, Florida nach New York und Hamburg. Mindestfahrpreis RM 1450,—.

Weihnachts- und Silvesterfahrt

nach den Atlantischen Inseln mit M. S. „Milwaukee" vom 21. Dezember 1937 bis 7. Januar 1938. Von Hamburg nach Hamburg. Mindestfahrpreis RM 340,—.

JANUAR 1938

Hapag-Weltreise

Vom 9. Januar bis 24. Mai 1938 Hapag-Weltreise mit Dreischraubendampfer „Reliance" über 60000 km mit dem Besuch von 34 Häfen. Mindestfahrpreis einschl. Serienlandausflügen $ 1900,—.

GESELLSCHAFTS- UND STUDIENREISEN NACH AMERIKA 1937

Dreiwöchige Ferienreisen nach Amerika

jeden Donnerstag ab Hamburg, ab $ 215,— (etwa RM 537,—), mit interessantem, sechstägigem Programm in New York.

Hapag-Gesellschafts- und Studienreisen nach USA und Kanada

regelmäßig bis November (in diesem Jahre auch nach dem Shenandoah-Nationalpark). Programme:

I. Hamburg, New York, Niagarafälle, Washington, New York, Hamburg ab $ 255,—, (etwa RM 637,—)

II. Hamburg, New York, Niagarafälle, Washington, Shenandoah-Nationalpark, Arlington, Philadelphia, Atlantic City, Westpoint, New York, Hamburg ab $ 287,— (etwa RM 717,—).

III. Hamburg, New York, Washington, Chicago, Detroit, Niagarafälle, New York, Hamburg ab $ 386,— (etwa RM 965,—). Die Landreise in USA wird mit dem Flugzeug ausgeführt.

IV. Hamburg, Halifax, Quebec, Montreal, Alexandria Bay, Tausend Inseln, Toronto, Niagarafälle, Washington, (Philadelphia, Atlantic City), New York ab $ 322,25 (etwa RM 805,—).

V. Hamburg, New York, Niagarafälle, Detroit, Chicago, Harpers Ferry, Shenandoah-Nationalpark, Arlington, Washington, Philadelphia, Atlantic City, New York, Hamburg ab $ 390,— (etwa RM 975,—).

Jugendfahrten nach Amerika

unter besonders geschulter pädagogischer Leitung.
Die Reisen finden in der Ferienzeit Juli—August 1937 statt. Mindestfahrpreis $ 161,— (etwa RM 402,—).

90 Jahre HAPAG

Herausgeber und Verleger: Elsner und Elsner Verlag, Berlin S 42. Hauptschriftleiter: Wilhelm Keiling, Hamburg. — Verantwortl. Anzeigenleiter: Erich R. Alisch, Berlin, z. Zt. auf Urlaub. — Für unverlangt eingesandte Fotos, Zeichnungen und Beiträge übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. — Rückfendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. — Die Reise-Illustrierte erscheint monatlich einmal. Preis: Einzelheft 20 Pfg., Jahresabonnement RM 2,40, Halbjahresabonnement RM 1,20. — Kupfertiefdruck: Otto Elsner Buchdruckerei und Verlagsbuchhandlung K.-G., Berlin S 42. — Anzeigenannahme: Elsner und Elsner Verlag, Berlin S 42, Oranienstraße 140/142. Fernruf: 61 00 12. Postscheckkonto: Berlin 426 41. Anzeigen lt. Preisliste Nr. 5 vom 1. 1. 37. — D. A. 1. Vj. 37: 74 933. Printed in Germany.